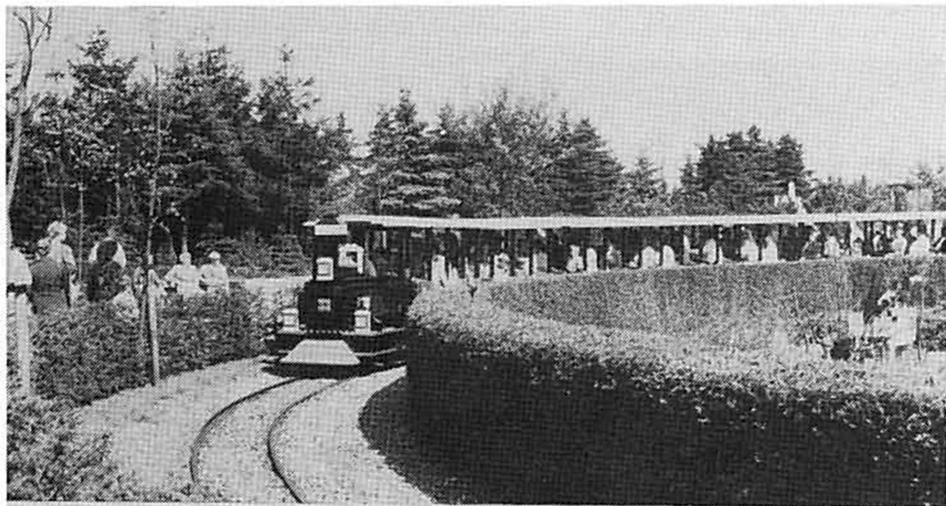
INTERNACIA FERVOJISTO



ORGANO DE I.F.E.F.

INTERNACIA FERVOJISTA ESPERANTO-FEDERACIO

37a jaro | Majo-aŭgusto 1985 | N-ro 3-4



Dum la 37a IFEF-kongreso en Vejle esprimiĝis la deziro, ke la frontbildo de IF rilatu al fervojo kaj trajnoj. Jen komenciĝo! La foto montras trajnon en LEGOLAND, kien ekskursis la kongreso. Cu iuj kongresanoj rekonas sin mem en la trajno, survoje al pliaj travivaĵoj?

POSTKONGRESA BABILADO DE LA REDAKTORO

Pli streĉa ol ni eble imagis al ni estis la antaŭ-, dum-kaj postkongresa tempo.

Vi tenas en via mano - aŭ eble ĝi kuŝas sur la tablo - duoblan numeron de IF. Ni estus aperiginta n-ron 3 antaŭ la kongreso, sed ne eblis. Do ni nun pretigis n-rojn 3 kaj 4 de la 37a jareldono en unu kajero, inter alie por provi, kiel aspektas kaj kiom kostas tia. Volonte la redakcio aŭdos opiniesprimojn pri ĝi, ĉar se iam ni estos tiom riĉaj, ke ni kelkfoje povos pliampleksigi la revuon, bona estos certa scio.

- - -

Vicprezidanto, kasisto kaj redaktoro de IFEF, kiuj ĉiuj laboris pri la efektivigo de la 37a IFEF-kongreso, dankas al ĉiuj kongresanoj kaj aliaj pro la facileco de nia tasko. Komprenemo, obeo, digno, precizeco, helpemo, kaj multaj aliaj bonaj kaj pozitivaj ecoj estis montritaj al LKK, kaj tio helpas pli ol eble ĉio alia al la disvolviĝo.

- - -

Ni provis kolekti en ĉi tiu numero de IF multajn raportojn kaj noticojn pri la kongreso en Vejle.

Ĝuu la ceteron de la somero kaj IFon.

Red.

TERMINARA FONDUSO

Kiel vi povas legi aliloke nia Terminara Komisiono baldaŭ finos la tradukan laboron de la UIC-leksikono, kaj ni nun estas devigataj havigi al ni sufiĉan monon por publikigi la abundan materialon.

Jam la priparolo dum la kongreso kaŭzis ke kongresanoj tuj donacis monon al la novstarigita fonduso. La rezulton vi vidas sur la termometro, kiun ni estonte montros en IF, kaj vi povas vidi, ke estas loko por granda kresko.

Jam antaŭ la decido pri starigo de la fonduso la norvega landa asocio promesis donaci 2000 NOK, kaj tiu sumo espereble kun aliaj kontribuoj altigos la termometron en la venonta IF.

Kasisto



INTERNACIA FERVOJISTA ESPERANTO-ASOCIO

Sekretariejo: Otto Rösemann, Ringstrasse 14 D, D-3067 Lindhorst
Redaktoro: E Henning Olsen, Åderupvej 182, DK-4700 Næstved
Poŝtĉekkonto: 1 25 80 36, IFEF, Banegårdspladsen 14, DK-9700 Brønderslev
Dana bankkonto: 7353-350550, Provinsbanken, DK-9800 Hjørring (pagante per bankkonto aldonu 25 DKK por bankelspezoj)
Svisa bankkonto: 471-02, Thurgauische Kantonalbank, CH-8590 Romanshorn
Svisa poŝtĉekkonto: CH 85-4110-5 Frauenfeld, IFEF, Banegårdspladsen 14, DK-9700 Brønderslev

LA 37A - PRETERPASANTA KONGRESO

Oni povas diri, ke por mi la 37a estis la preterpasanta kongreso. Dum la tuta semajno mi deĵoris ĉe la libroservo aŭ la apuda giĉeto, kie mi forvendis ekskursbiletojn kaj manĝkuponojn. Ambaŭ troviĝis en la kongreseja antaŭhalo, kie multaj estis, sed ne restis.

Oni povas diri, ke mi travivis malmulton. Kiam la ekskursaŭtobusoj kaj -trajnoj forveturis, mi restis ĉe la giĉeto. Tial mi ne vidis la belan printempan pejzaĝon de la regiono, kaj mi ne vizitis Ribe kaj Legoland.

Oni povas diri, ke mi lernis malmulton. Kiam okazis prelego kun kultura aŭ faka enhavo en la kongresejaŭ biblioteksalonoj, mi restis ĉe la giĉeto. Tial mi nenion scias pri junularo kaj eksterordinaraj transportoj.

Tamen ...

Mia 37a temas pri homoj, kiuj iris tien kaj reen, sed ankaŭ pri homoj, kiuj restis kaj havis tempon por babilado.

Mia 37a temas pri rakontaĵoj de gajaj ekskurspartoprenintoj - ili rakontis pri bela veturado, interesaj urbvizitoj ktp.

Mia 37a temas pri la kongresa bulteno kaj legado pri ĉiuj prelegoj kaj aliaj aranĝoj.

Precipe kaj unue kaj plej grave mia 37a temas pri parolado, parolado, parolado. Pri la sento, ke mi neniam ĉe iu alia internacia renkontiĝo interparolos kun tiom multaj homoj.

Pri la sento, ke mi **devis** trovi vortojn klarigi la aferojn, ke mi **devis** provi solvi la problemojn, kiujn prezentis al mi la kongresanoj.

Pri tre amika etoso inter la "kunlaborantoj".

Pri aliaj impresoj ol mi hejmenportos estonte kaj hejmenportis estinte.

Konklude: tre alispeca kaj por mi, kiel komencanto, ege lerniga evento.

Mi lernis, kiel la plimulto de ni homoj iam lernas pri diversaj eroj de la vivo: ONI POVAS, SE ONI DEVAS. Ankaŭ paroli Esperanton, kaj tiu fakto farigis al mi eĉ pli ŝatata la lingvon.

La solenaĵoj

Estis stranga travivaĵo samtempe ĉeesti kaj ne ĉeesti la solenajn erojn - la inaŭguro, la fina transdono de la flago k.a. De mia loko mi povis aŭskulti, sed ne tute klare aŭdi, kion diris la gravaj personoj. La aplaŭdon mi povis aŭdi! Laŭ la forteco de ĝi mi povis kompreni, ke la vortoj ne estis tute frenezaj.



IFEF-prezidanto Giessner inaŭguras la kongreson

La afranka problemo

La unua tago estis streĉa. De la libroservo ni rigardis al la akceptejo, kie oni laboregis dum multaj horoj. Havante la kongrespaperojn la gastoj tuj pripensis la parencojn kaj amikojn, al kiuj ili volis sendi poŝtkarton.

La plej grava problemo estis pri la afranko. "LANDOJ EN CEPT: 2,80 DKK, LANDOJ EKSTER CEPT: 3,00 DKK". Ĉu Bulgario estas CEPT-lando? Ĉu Pollando? Ĉinio certe ne, sed Jugoslavio? Ni neniam sukcesis lerni, ni ĉiam, ĝis la fina minuto, bezonis legi en nia libreto.

Antaŭ la kunveno

La plenkunsidoj okazis en la biblioteko, vid' al vide al la kongresejo, sed kompreneble oni kolektiĝis en la antaŭhalo.

La aero estis plena de demandoj kaj proponoj.

Kion pri la venontaj kongresoj?

Cu vi havas informilon pri Skopje?

Kiam Francio organizos IFEF-kongreson - ĉu en '88?

Ankaŭ tiuj problemoj poste solviĝis. La informilon pri la Skopje-kongreso oni metis por libera preno (la deziro estas plenumita!) sur tablo en la antaŭhalo. Tial ankaŭ mi nun ion scias pri la venontjara evento.



Plenkunsido

- jen vespermanĝa hor'

estis unu linio en kanto de nia kabareto. Por mi la plej agrabla tempo dum la tago estis antaŭ la vespermanĝo. Unue oni vidis vicon ĉe la giĉeto, poste aŭdis bruon de la unua etaĝo, kie troviĝis la memserva restoracio.

Ankaŭ ĉirkaŭ tagmezo multaj iris por manĝi lunĉon.

Tio signifis enspezon kaj pro tio estis agrabla laboro. Mi mem dum tiuj tagoj lernis, ke mi - se necese - povas prokrasti mian "naturan manĝ-ritmon.

La ekskursoj

Antaŭ la ekskursoj la aŭtobusoj atendis antaŭ la kongresejo, kaj tiam la multaj, kiuj partoprenis, kuris tien kaj reen por ĉion memori - la pasporton, la fotilon ktp.

Kiam la busoj forveturis, mi ĝojis pri la bela vetero kaj povis antaŭvidi agrablan veturadon por la gastoj - kaj sopiris, ĉar mi ne povis kuniri.

Kaj poste multaj, kiuj estis kontentaj pri la ekskursceloj kaj la travivaĵo entute, venis kaj rakontis pri la diversaĵoj de la tago. Tial ankaŭ mi ion eksciis.

Kaj mi anticipe ĝojas al venontaj kongresoj - ankaŭ ĉe ni.

LEN



La urbestro ricevas donacon



Fervoja orkestro dum inaŭguro



Literatura konkurso. Gratulon!

FERVOJAJ AKTUALAĴOJ EL DIVERSAJ LANDOJ

Britio: Jubileo 150 jarojn Granda Okcidenta Fervojo

En 1985 la Brita Fervojo celebras la 150an datrevenon de la "Great Western Railway" (Granda Okcidenta Fervojo).

Je la 31a de Aŭgusto, 1835, la Great Western (GWR) estis kreita per dekreto de la Parlamento. La unua sekcio de la reto estis malfermita inter Londono (stacio Paddington) kaj Maidenhead, 39 km okcidente. Post ĉi tiu komenceto, la reto etendiĝis por kovri la Sudokcidenton, la Okcidenton de la Mezlando kaj la plimulton de Kimrujo.

Isambard Kingdom Brunel, civila inĝeniero de G.W.R. konstruis sian fervojon per ŝpuro de 2,13 metroj (7 futoj) por plia stabilo kaj rapideco; pro kialoj de konformeco, ĉi tiu ŝpuro fine estis anstataŭigita de la normala ŝpuro, la ŝanĝo estis finita en 1892. Tamen la G.W.R. konservis sian tradicion de rapideco kaj sekureco, kaj ĝiaj trajnoj fariĝis la plej rapidaj en Granda Britujo. Dum la jaroj 1930-40, la Ekspreso "Cheltenham Spa" kunligis la stacion Swindon kun Paddington en 65 minutoj, meza rapideco de ĉirkaŭ 114 km hore, estante dum iom da tempo la plej rapida trajno en la mondo.

En 1948, la G.W.R. fariĝis la Okcidenta Regiono de nacia reto posedata de la ŝtato, la Brita Fervojo. La vaporaj lokomotivoj kiuj antaŭe apartenis al la G.W.R. daŭre servis sian novan mastron ĝis 1959 kiam la dizel-hidraŭlikaj lokomotivoj estis enkondukitaj en Okcidenta Anglujo.

Nuntempe, la Altrapidaj Trajnoj (dizel-elektraj) servas la ĉefajn vojojn per rapidecoj ĝis 200 km hore. La plej rapida servo en Granda Britujo estas tiu kiu kunligas la staciojn Paddington kaj Bristol (Parkway), 180 km en 66 minutoj, kiu donas mezrapidecon de pli ol 160 km hore.

Dum la celebraĵoj planitaj por la nuna jaro, estas ekskursoj per vaporaj trajnoj de Swindon al Gloucester, kaj de Bristol al Plymouth. Lokomotivoj konservitaj en la tipoj King, Castle, Hall kaj Manor estos utiligitaj kaj oni antaŭvidas ke ĉi tiuj trajnoj estos tiel popularaj al la amantoj de fervojoj kiuj venos el Eŭropo kiel tiuj el Granda Britujo.

Ekspozicia trajno, kiu enhavos aĵojn de la G.W.R. kaj aĵojn interesajn de la moderna fervojo, vojaĝos la reton kiu apartenis al la G.W.R., vizitante centrojn kiel ekzemple Swindon, Bristol, Plymouth, Swansea kaj Chester. Ĉi tiu speciala trajno estos tirata de vapora lokomotivo dum parto de sia vojplano.

Serio da prelegoj pri la fervojo estos prezentata de la emerita ĉefa civila inĝeniero de la Okcidenta Regiono, Philip Rees; kelkaj lokomotivoj estos nomataj kaj samtemaj okazaĵoj estos organizataj de lokaj aŭtoritatoj kaj asocioj.

(Serio da koloraj diabildoj kompletigis la prelegeton, kiun prezentis Frank Curtis.)

Pollando: Solvo de gordia nodo de suprasilezia Industria Regiono

Fervojo en Suprasilezia Industria Regiono kiel sian ĉefan taskon traktas translokadon de grandega ŝarĝmaso. Kontraŭe en priservo de regiona pasaĝera trafiko, ĝi ĝis nun ludas rolon neadekvatan al urĝaj bezonoj de tiu trafiko. Pro la neceso de plimulto da loĝantoj en Suprasilezia Industria Regiono alveturi ĉiutage al laborejoj kaj lernejoj oni uzas entreprenajn aŭtobusojn. Manko de altkapabla sistemo de pasaĝertrafiko des pli malfaciligas normalan funkciadon de Suprasilezia Industria Regiono.

Konsilantaro de Ministroj akceptis rezolucion pri trafika disvolvo de

Vojevodio Katowice. Unu el fundamentaj kondiĉoj de disvolvo de Suprasilezia Industria Regiono (SIR) oni rekonis konstruon de aparta paro de relvojoj por estonta Fervojo de Regiona Trafiko (FRT), kiu devas transpreni priservon de amasa pasaĝera trafiko.

En senpera zono de unua relvojo (FRT) loĝas 1,140 milionoj da personoj (30,2% da loĝantaro de tuta Vojevodio).

Oni antaŭvidas, ke la strukturo de la unua linio de FRT estu tute aparta durelvoja, sendependa de la linio Gliwice-Katowice-Dabrowa-Górnicza.

Post transdono al ekspluato de tiu unua ĉefa linio de FRT, oriento-okcidento, oni intencas konstrui duan linion nordo-sudo. Ĝi komenciĝos en Tychy.

Oni decidis, ke la relvojo estu provizata per kontinua kurento de 3000 V. Oni konstruos centron por aŭtomata telestirado de la substacioj.

Oni konstruos flankajn relvojojn kaj staciojn kun garaĝtrakoj kaj centrajn renovig-establojn. Oni aranĝos komputeran centron de telestirado por F.R.T. (Fervoja Regiono Trafiko), ligitan kun disponejo de teknikaj servoj.

Trajnoj, kiuj estas veturantaj kun trafika rapideco 40 km/h kursados komence kun maksimuma ofteco ĉiun 5an minuton kaj poste ĉiun 2,5an minuton.

En unua etapo en horoj de kulmina intenseco de vagonartrafiko oni planas transporti 14 mil da pasaĝeroj, en dua 21 mil, kaj fincele 42 mil. (Laŭ la Fervoja revuo "Signaloj" prezentis inĝ. Henryka Szamatloch-Borkowska).

Italio: Kelkaj novaĵoj ĉe Italaj Statfervojoj

Ci tie vi povos vidi kelkajn ekzemplojn pri aplikado de modernaj teknologioj ĉe Italaj Statfervojoj. Kompreneble nur kelkajn ekzemplojn, ĝuste por reliefigi ke ankaŭ en Italio, iom post iom, oni enkondukis kaj ĉiam pli enkondukas elektronikon, informatikon, kibernetikon, komputilojn, ktp.

La postaj diapozitivoj montros al vi la novan regadejon de la stacio de Milano Centrale, ĉefa stacio de la granda urbo, inaŭgurita printempe en la pasinta jaro.

Poste vi vidos ankaŭ bildon pri alia nova regadejo: tiu de Genova Rivarolo, same funkcianta ekde lastjare.

Aliaj bildoj temos pri Unuigita Elektronika Centro de Italaj Statfervojoj en Roma Prenestina.

Fine vi vidos tri elektrajn lokomotivojn, en kiuj oni aplikis elektronikajn instalaĵojn; du videblaj de ekstere kaj la tria de la interno de la stirejo.

1a bildo: Ekstera detalo de la sidejo de la nova centraligita regadejo de Milano Centrale;

2a bildo: La sama konstruaĵo parte kaŝita de la malnova regadejo, kiun poste oni malkonstruis;

3a bildo: Vidaĵo de la lumigita stacio-ekrano kaj de la stablo. Evidentas la regadprembutonaroj;

4a bildo: Rigardu tiun sugestan imagon de granda parto de la lumigita stacio-ekrano;

5a bildo: La tiel nomataj "relajsoŝrankoj", cerba kerno de la tuta aparataro;

6a bildo: Kaj nun la treege modernaj aparatoj de la regadejo de Genova Rivarolo;

7a bildo: Jen interna vidaĵo pri Unuigita Elektronika Centro de Italaj Statfervojoj de Roma Prenestina, en kiu oni laboras por la tuta fervoja reto, precipe pri statistikoj kaj por la administraj fakoj;

8a bildo: Alia vidaĵo prenita en la

sama laborejo kun komputilisto ĉe sia sidloko;

9a bildo: Komputilistino, kiu aranĝas magnetajn diskojn;

10a bildo: Arkivo-ŝranko por magnetbendoj;

11a bildo: Jen la antaŭa parto de elektra lokomotivo tipo E.444, en kiu estas utiligitaj elektronikaj aparatoj (ekz.: samtempa apero kiel sur la vojo de la lumsignaloj en la stirejo, ktp);

12a bildo: La ankoraŭ pli moderna elektra lokomotivo tipo E.633, ĝuste en la stacio de Bologna; notu ke kelkaj lastaj lokomotivoj havas ankaŭ simpatiajn kromnomojn: "Tartaruga", t.e. Testudo por la unua, kaj "Caimano", Kajmano por alia, ktp.

13a bildo: Finfine la stirejo de elektra lokomotivo E.632, en kiu ankaŭ multegaj elektronikaj aparatoj estas aplikitaj.

Koran dankon por la atento.
(Prezentis Romano Bolognesi).

Nederlando: Nova lando, nova fervojo

Dum la lastaj jardekoj la tersurfaco de Nederlando kreskas daŭre pro la sekiĝo de sinsekvaj partoj de IJssel-lago, la iama Zuiderzee (Suda maro). En la jaro 1968 la plej nova poldero sekiĝis t.n. Suda-Flevoland, kiu kune kun Orienta Flevoland efektivigas unu grandan polderon kun surfaco de 97.000 hektaroj. Orienta Flevoland intertempe jam posedas grandajn agrokulturajn terenojn sed ankaŭ vastajn distriĝ-terenojn. Speciale Suda Flevoland estis kaj estas destinata por senŝarĝigi la urban koncentriĝon de la t.n. "Randurbo Holando". Praktike tio signifis ke oni disponigis grandskale modernajn allogajn domojn al Amsterdamanoj en la novkonstruataj urboj Lelystad kaj Almere. La distancoj de Amsterdam al la novaj loĝejoj estas respektive 60 kaj 20 km. Oni komforte loĝas tie sed ... la laboro restis en Amsterdam! Ĉiumatene kelkaj miloj da homoj moviĝas el la poldero al la grandurbo kaj vespere inverse! Longaj vicoj da aŭtomobiloj kaj longa vico da aŭtobusoj trapasas la du pontojn kiuj interligas la polderon kun la "kontinento". Nemirinde ke ĉiutage trafikŝtopadoj ekestas. Malgraŭ la fakto ke dum la denstrafikhoroj veturas aŭtobusoj ĉiu du- aŭ tri-minute, la porpublika transportado estas absolute nesufiĉa. Kvankam jam ek de la sekiĝado de la poldero (1968) sur la desegnaĵo estis rezervata loko por la konstruo de fervojo, daŭros ĝis la jaro 1987a antaŭ ol trajno veturos. Gis la lasta momento oni kverelis pri la fervoj-traceado precipe sur la "malnova" tero. Sed nun oni estas konstruanta: la novkonstruata linio disforkiĝas de la linio Amsterdam-Amersfoort en la stacio de Weesp je 14 km de Amsterdam. Bezone de tiu disforkiĝo oni konstruis tute novan stacion Weesp: anstataŭ 2 kajotrakoj nun 4 kajotrakoj plus 2 trakoj kiuj permesas devancadon. Tuj post la stacio la fervoja linio kruciĝas kun la rivero Vecht. Du novaj (moveblaj) pontoj kondukas kvar trakojn trans tiun riveron; alteco de la novaj pontoj proks. 3 metroj. Post la rivero la plej suda trako sur kiu veturas la trajnoj en la direkto Lelystad, malaltiĝas kaj kruciĝas libere kun la trakoj de kaj al Amersfoort. Nun la nova traceado turniĝas norden tra tiea poldero kaj post kelkaj kilometroj kruciĝas sur alta viadukto kun la ŝoseo Amersfoort-Amsterdam. Gi nun atingas IJlagon (estas la restinta parto de Zuiderzee antaŭ la haveno de Amsterdam) kaj tuj apud la jam ekzistanta trafikponto estas konstruata la fervoja ponto, kiu kuŝas 16 metrojn super la akvonivelo.

Sur la nova lando la fervojo nun baldaŭ atingas la novan urbon Almere Stad. La linio nun situas je 5 metroj super la surstrata nivelo sed post ĉiuj 300-metroj estas viadukto. En la urbo Almere Stad venos entute kvin stacioj sed en 1987 malfermiĝos nur tri, la plej ĉefa estos Almere Centra Stacidomo. Fakte iomete stranga: centra stacidomo el kiu oni nur povas vojaĝi en du direktoj! Almere C.S. estos laŭ arĥitekturo ege luksa kaj komforta stacidomo kun granda stacia tegmento ne?nur super la kajoj sed eĉ, parte, super la stacidoma placo; estos liftoj, kaj rulŝtuparoj kiuj ankaŭ rekte kondukas al la aŭtobusstacio, kiu situas sub la viadukto. Ek de majo 1987 la trajnoj do veturos ĝis la urbo Almere kaj unu jaron poste ili atingos Lelystad, 25 km pluen. Inter la du urboj troviĝas grava birdorezervejo kiu nepre devis esti ne domaĝata. Tio kaŭzis lastmomente ŝanĝiĝon de la traceado kaj plilongiĝon je kelkaj kilometroj. Pro la nunakirita formo oni nomas ĝin la "kuvo-traceado". Ĉi tie en la poldero la linio kuŝas nur unu aŭ du metrojn super la ebenaĵo; tio signifas ke la relsupro-nivelo troviĝas je 3,10 m sub la mara nivelo! La du stacidomoj en Lelystad troviĝas ankaŭ sur viaduktoj kaj la konstruaĵoj estos samspecaj kiaj en Almere.

Laŭ la antaŭvidita horartabelo veturos ek de junio 1987 ĉiuhore du trajnoj (dum trafikdensaj horoj: 4) inter Amsterdam kaj Almere; la veturdaŭro estos 22 minutoj.

Pasaĝeroj de Almere en la direktoj Amersfoort kaj Utrecht kaj inverse ĉiam devos trajnŝanĝi en la stacio Weesp. Kaj pro tio la deziro de la fervojoj restas: trakinterligo inter la nova linio kaj la linio en la direkto de Amersfoort oriente de la stacio Weesp. Eble pli baldaŭ atingebla estos la trakinterligo sudoriente de la urbo Amsterdam en la direkto de la stacio Amsterdam-Zuid (suda) ĉe la Schiphol-linio (flughavena linio de Amsterdam al Hago). Kondiĉo por tiu rapida realigo? Ke en la jaro 1992a la Olimpikaj ludoj okazos en Amsterdam! Car en tiu okazo la olimpika vilaĝo estos en Almere kaj la ĉefaj ŝportludejoj (stadionoj) troviĝos en la suda kvartalo de Amsterdam. Tiuokaze, rekta pertrajna interligo estos neceso! Avantaĝo estas ke la traceado por tiu linio grandparte jam estas rezervita aŭ eĉ sur ĝi jam funkcias deturniga trako. Se tio okazos ekestos rekta interligo de la nova linio al la flughaveno Schiphol kaj la okcidentaj urboj Hago kaj Rotterdam. Kaj tiam iomete pli proksima estos la deziro plilongigi la fervojlinion de Lelystad, ĉefurbo de la dekdua provinco, al la plej norda provinca ĉefurbo Groningen, proksimume 125 km.

(Prezentis: Wim van Leeuwen)

Svislando: Nova transversa fervojlinio planita

Sub la devizo "Aliĝo al la estonteco", SBB planas novan rapidlinion sur la ĉefvojo. Instigo estas la granda sukceso de la franca linio Parizo-Liono, al kiu kreiĝis ligoj ek de Ĝenevo kaj Lausanne. Planita estas novkonstruotaj 200 kilometroj por Lausanne-Bern-Zürich-St.Gallen kaj Olten-Basel. Pli malfrue povos sekvi alptransversa linio, ĉu tra Gotthardo aŭ Splügen.

De nova relvojo oni atendas pli grandan rapidecon kaj pli da kapacito, ĉar ĉefe la linio Olten-Bern ne plu glutas la trafikon. Oni atendas pli da komforto kaj malplilaŭtan veturadon. 200 km/h rapideco estu malpli brua ol nunaj 125 km/h.

Altaj estos la kostoj, 4-5 miliardaj frankoj, tamen kompare la fina elkonstruo de la aŭtostratoj kostis la trioblon. Rilate foruzo de kulturebla tereno, la planantoj asertas, ke por durela fervojlinio sufiĉas 12,5 metroj, dume normala 4-linia aŭtostrato rabas 26 metrojn.

Pri konstruado kaj financigo decidos la parlamento, kiel en aliaj landoj. Car temos pri nova linio, validos la fakultativa referendumo de la civitanoj. T.d., ke 50.000 voĉdonrajtaj svisoj rajtos skribe postuli tutpopolan voĉdonadon. Aparte mi atentigas pri tiu ebleco, kiu nek en Francujo, nek en Germanujo, ekzistas. Tutcerte la referendumo sukcesos kaj do voĉdonado okazos. Mi persone ege dubas pri akcepto de la projekto.

Kvankam novkonstruo de la ĉeflinio povos grave bremsi la strattrafikon - ekzemplon ni vidas en Francujo - do tio helpos redukti la domaĝojn al la naturo. Aliflanke la forrabo de multe da kulturebla lando pripensigos la popolon, ĉefe la kamparanojn. La aŭtomobilistoj, kiuj jam havas siajn aŭtostratojn, malvolonte financigas fervojlinion novan.
(Prezentis: Otto Walder)

Jugoslavio: Kontenera terminalo en Ljubljana

Post kiam la unuaj grandaj konteneroj alvenis el USONO al Eŭropo meze de la sesdekaj jaroj, pasis nur kvin jaroj kiam la fervojnodo en Ljubljana akceptis la unuajn konterojn al siaj malnovaj manipulaj trakoj kaj ŝarĝkajo. Komence temis nur pri malgrandaj konteneroj. Per manipulado kun ili oni akiris la unuajn spertojn.

Per rekonstruo de fervojnodo, respektive post la konstruita nova varmagazeno kun koncernaj trakoj, ŝarĝadkajoj kaj manipulejoj transiris ankaŭ la manipulado per konteneroj al nova loko. La iom post iom aĉetitaj moveblaj leviloj ebligis sinsekve la manipuladon per mezgrandaj, poste ankaŭ per grandaj konteneroj. Sed la samtempa manipulado per pecaĵoj kaj precipe vagonŝarĝoj kun konteneroj, rezultis ĉiam pli reciprokajn ĝenojn kaj malhelpojn pro nesufiĉaj kapacitoj. Samtempe tiuj faktoroj maturigis la ideon konstrui veran fervoj-ŝosean konteneran terminalon.

La studoj difinis la lokon inter la ranĝstacio kaj la nova varmagazeno. Tie estis konstruitaj ekde antaŭ tri jaroj:

- du kaj duona trakoj kun entuta longeco de 2000 metroj,
- 15.000 m^2 manipul- kaj ŝoseaj vojoj, kaj
- 26.000 m^2 surfaco por stokado de grandaj konteneroj.

La konstruaĵo kun oficejoj ankoraŭ ne estas preta ĉar pli gravis konstrui unue la riparejon por konteneroj, leviloj kaj ŝarĝaŭtomobiloj. Tie, sub 1.500 m^2 tegmentita surfaco estas riparataj kvar specoj de konteneroj, la 125 propraj cisternokonteneroj, la 5 leviloj kun levkapabloj de 27 ĝis 40 tunoj kaj la propraj 42 kamionoj, respektive postveturiloj.

Super du trakoj, vojoj kaj stokejoj funkcias la portala levilo en longeco de 500 m kun portkapablo de 35 tunoj kaj spano 28 m. Ĝi estas produkto de uzino MOSTOVNA el Llubljana. La portala levilo kaj la moveblaj leviloj stokigas la grandajn konterojn en tri etaĝoj.

La iom pli ol unu jara bilanco pri manipulado per konteneroj sur la definitiva loko estas modesta. Oni manipulis ĝis nun meznombre jare per 70.000 konteneroj, respektive per 500.000 tunoj da varoj. Kiel en la tuta mondo, oni atendas ankaŭ en Ljubljana la rapidan kreskon de manipulotaj konteneroj.
(Prezentis: inĝ Ludoviko Sekereŝ)

Bulgario: Verdan lumon al elektrizado

Kompare kun la aliaj fervojaj administracioj, la Bulgaraj Ŝtataj fervojoj ne havas multjaran sperton pri elektrizitaj fervojoj. Ekde la enkonduko de la unuaj elektro-lokomotivoj en 1963 en la regiono Sofio-Plovdiv pasis iom malpli ol 20 ja-

roj, sed la elektrizado de la fervojoj montriĝis altrezulta kaj perspektiva por la modernigo de la fervoja transporto.

La elektrizado de la BŜF efektiviĝas laŭ la plej moderna sistemo: alterna kurento - 25 kw, 50 hc kun statistikaj rektifikatoroj sur la trakcia veturilaro.

Kiel pritakson de la signifo de elektrizado estas substrekinde ke post la enkonduko de la elektra trakcio la produktiveco de unu lokomotivo altiĝis 3,5-oble, kio sendube estas kvalita salto. La rapideco de la ŝarĝtrajnoj kun elektra trakcio altiĝis per 42 %, kaj la rapidaj kaj pasaĝeraj trajnoj per ĉirkaŭ 60 %.

Rezulte de la trakcia ŝanĝo en BŜF realiĝis kresko de la plenumita laboro de la lokomotivoj ĉirkaŭ 2,5-oble kaj la kresko de la socia produktiveco de la laboro pli ol duoble.

Grave disvolviĝis ankaŭ pluraj progresemaj teknologioj en la fervoja transporto, premiso por la enkonduko de la elektra trakcio. La pli gravaj el ili estas:

- Senĉese altiĝis la utiligo de lokomotivoj en la kondiĉoj de la BŜF. Tion oni atingas per pliigo de la koeficiento pri utiligo de la maksimuma trajnpezo, altigo de la kalkulrapidecoj kaj universala utiligo de la lokomotivoj. Por nia lando tio havas ekskluzive grandan signifon, ĉar la fervojo laŭ sia plano kaj profilo estas karakterizata per multe da deklivoj, negrandaj radiusoj de la kurboj k..a. Dank' al ĉio ĉi estas atingita utiligo de la forto ĉe elektrolokomotivoj de 50 ĝis 85%. Tio estas unu el la plej bonaj atingoj kompare kun aliaj fervojaj administracioj.

Altigo de la maksimuma rapideco de la ŝarĝaj kaj la pasaĝeraj trajnoj.

La plialtigo de la malneta maso de la trajnoj en la kazoj, kiam estas necese abrupte pliigi la transportkapablon de iuj regionoj ĉe limigita transitkapacito. En la praktiko de la BŜF tio estis vaste utiligita kaj ĝi rezultis altigon de la malneta maso de la ŝarĝtrajnoj ĝis 3200 tunoj kaj regulan trafikon de trajnoj kun pezo ĝis 2600 tunoj. Per tiu indico la Bulgara fervoja administracio viciĝas sur unu el la unuaj lokoj inter la eŭropaj fervojaj administracioj.

- La utiligo de elektra bremsado. En tiu etapo estas aplikata nur elektro-reostata bremsado, kiu montris altan efektivecon el vidpunkto de altigo de la rapidecoj kaj ŝparon de bremsŝuoj. Nuntempe oni faras intensajn esplorojn konsidere al enkonduko en proksimaj jaroj ankaŭ de elektraj lokomotivoj kun energi-regajna bremsado. Tio rezultos ĉe nia specifa profilo de la fervoja reto altigon de la ekonomia efektiveco de la elektraj lokomotivoj per 25-30 %.

- La enkonduko de la elektroprovizado kiel energian fonton ĉe la elektra trakcio malpliigis la specifan elspezon de energio kaj la ŝanĝon de la fluida brulaĵo per energio de aliaj fontoj. Por nia lando, en kiu prefere disvolviĝas la atoma energio, tio havas grandan signifon. Ne malgrandan signifon havas ankaŭ la favora influo de la elektrizado el vidpunkto de gardo de la natura medio.

Ciuj ĉi avantaĝoj difinas la elektrizadon de la fervoja transporto en Popola respubliko Bulgario por ĝia rekonstruo kaj modernigo. Nuntempe estas elektrizitaj 40 % de la longeco de la fervoja reto kaj la transportoj per elektra trakcio prezentas 70 % de la tuto de transportoj.

La celo jam estas, ke ĝis 1995-2000 la elektrizado realiĝu por la tuta fervoja reto. La amplekso de la trafiko pliiĝu 2-oble. Estas antaŭvidita kresko de la rapideco de la pasaĝertrajnoj same 2-oble, la regiona rapideco de la vartrajnoj pli ol 2-oble, kaj la teknika rapid-

eco de la vartrajnoj per ĉirkaŭ 40 %. La elspezo de fluida brulaĵo estos reduktita ĝis minimumo. Tiucele la elektra trakcio ampleksos ne nur 100 % de la magistrala trajnlaboro, sed ankaŭ ĉirkaŭ 50 % de la manovra laboro. Tiu tuta agado efektiviĝos per la ekzistanta laborforto, kaj la produktiveco de la laboro kreskos preskaŭ 2-oble.

Oni antaŭvidas, ke en la sekvaj jaroj estu enkondukita nova generacio de elektro-lokomotivoj kun potenco de la apartaj movigiloj 1000 kaj pli da kw kaj maksimuma rapideco ĝis 160 km/h.

Por manovra kaj malpeza trajnlaboro estos utiligata kvaraksa manovra elektra lokomotivo kun potenco poaksa de 300-350 kw, kun maksimuma rapideco 80 km/h.

En la sfero de la riparo de elektra veturilaro estas enkondukata senmalmunta diagnostiko kun utiligo de elektron-kalkula tekniko, kiu ebligas optimumajn interriparajn vojlongojn kaj altigon de la sekureco kaj la efektiveco en la ekspluatado.

La atingitaj rezultoj ĉe la elektrizado de la fervojoj en Popola Respubliko Bulgario prezentas motivon konfirmi, ke en perspektivo ĝi fariĝos fundamenta strategio por modernigo kaj rekonstruo de la fervoja transporto en Popola Respubliko Bulgario kun alta efektiveco kaj espereco.

(Verkis: Supera scienc-kunlaboranto kandidato de la teknikaj sciencoj inĝ. St. Kotov. Tradukis kaj legis: G. Dolapĉiev)

Germanio: Porinfana vagono KINDERLAND

Kiam la gepatroj faras longajn vojaĝojn al libertempado, la infanoj survoje ofte tre enuas. Por solvi tiun problemon la Germana Federacia Fervojo ofertas sian novan servon KINDERLAND. Oni ŝanĝkonstruis du malnovajn restoracivagonojn tiel, ke unu vagonduono fariĝis t.n. "Cafeteria", la alia duono modele ekipita infanejo.

Oni speciale trejnis kelkajn fervojistinojn al infanĝardenaj edukistinoj, por ke ili prizorgu la infanojn en la longdistanca ekspreso portanta la nomon "Königssee" inter Hamburgo kaj Freilassing (proksime de Salzburgo). Inter ĉiuj instalaĵoj tiu ĉi glitejo estas plej frekventata.

Kaj kiam la pupteatraj figuroj ekmoviĝas antaŭ la ruĝa kurteno, ili tuj kaptas la atenton de ĉiuj.

Ludiloj ĉiuspecaj kaj por ĉiu aĝo estas je dispono; ne mankas grimpstangaro, t.n. spaliero, por gimnastiko, libroj en la legad-angulo, farboj ĉe la pentrotabulo, diversaj slojdmaterialoj kaj la necesa ilaro, eĉ infandimensia necesejo estas instalita - jen vera paradizo por la etuloj.

Ne ofte Kinderland estas malplena: se foje mankas infanoj, almenaŭ la pluŝurseto okupas sian lokon.

Eksperimenta Intercity

Jen bildo de estonto: la nova germana rapidulo I C E, sed ĝi ne jam povas mem veturi.

En decembro 1984 oni muntis la boĝiojn sub 3 trakci-elementojn, t.n. trakci-kapoj, sed nur en marto 1985 oni solene festis ĉe Krupp en Essen la finpretigon de la unua trakci-kapo: kun kvar motoroj, 4200 kilovattoj, taŭga por 350 km/h. En septembro komenciĝos la unuaj provveturoj, la unua publika prezentado okazos la 26an de novembro 1985. 72 milionojn DM kostis la evoluigo de la nova veturilo, la ŝtata ministerio por esplorado pagas 61 % de tiu sumo. Post ekzamenado de la prototipo oni konstruados en 1989 serion de 45 motortrajnoj, kiuj ek de 1990 trafiku sur la novaj kaj la plibonigitaj IC-linioj, sed ankaŭ sur la linio Parizo-Bruselo-Kolonjo, kun flanka branĉo al Amsterdamo, krome de Parizo al Mannheim kaj de Munkeno al Vieno. Laŭdire tiuj trajnoj estos pli energi-ŝparaj kaj pli fidindaj ol la

franca TGV kaj la japana Tokaido-ekspreso, sed ĉiu fabrikanto laŭdegas sian propran produkton ... Kiu deziras ekscii pli da detaloj, venu al la fervojista tago dum la Universala Kongreso de Augsburg (ĵaŭdon, la 8an de aŭgusto). Oni vizitos la trafikmuzeon en Nürnberg, kie staras ĉi tiuj du "veteranoj", detalfidela rekonstruo de la unua en Germanio veturinta lokomotivo. Gian bildon oni vaste ekspluatas nuntempe en Germanio, kiel montras tiu afiŝo el porjunulara fervojgazeto. Oni jubileas tutan jaron, pro la 150a datreveno de la unua fervojlinio en Germanio.
(Prezentis: Gernot Ritterspach)

RESUMO FAKPRELEGO

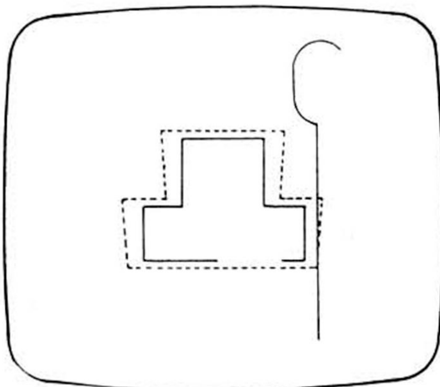
Eksterordinaraj transportoj

Planado helpe de komputero

La kargotransportado en la lastepasintaj 30 jaroj klare montras, ke pli kaj pli ofte troviĝas en trajnoj transportoj (+ kargo + vagono), kies transportado nur eblas kiel eksterordinara transporto laŭ tute specialaj kondiĉoj pro granda volumeno aŭ pezo.
Transportado de ekto (= mallongigo por eksterordinara transporto) ĉiam okazas surbaze de ellaborita transportadpermeso, enhavanta ĉiujn necesajn informojn kaj sekureckondiĉojn ekz pri 1) kargomezuro kaj pezo, 2) indiko de taŭga pramo, 3) malpermeso de veturado laŭ trakoj, kie povas ekesti dubo pri sufiĉe da spaco por preterpaso de ekz signaliloj, pontoj, kajoj, kajotegmentoj ktp. Tre ofte necesas kiel solvo en tiaj situacioj doni ordonojn pri la preterveturo. Tio povas i a okazi per limigita rapido ekz 5 km/h aŭ en ekstremaj kazoj, ke la preterpaso estu daŭre kontrolita.

Plani kaj permesi esceptojn signifas preni sur sin respondecon. Tial estas postulo, ke la plananto havas precizajn mezurinformojn pri ĉiuj firmaj objektoj apud kaj laŭlonge de la uzota trako. Nur tiel eblas ekkoni la neokupitan spacon disponeblan ambaŭflanke de la koncerna trako.

Jam antaŭ 70 jaroj komenciĝis planado de ektoj, sed la dezirindaj mezurinformoj pri firmaj objektoj estis tre malfacile utiligeblaj, ĉar ili troviĝis dise en sekcikontoroj. Pro tio ekspedotempo de ekto estis relative longa. Plibonigo estis tre dezirinda, opiniis DSB.



Post 1970 rapidege progresis la teknologia evoluo, kaj jam en 1975 DSB ekesploris, ĉu novaj laborprocedoj per komputeroj estus racie enkondukeblaj. De 1978 DSB ekevoluigis sistemon kun elektronika komputerregistrado de mezuroj. Ĉiuj mezurinformoj estu akireblaj en racia metodo kaj kun precizaj rezultoj. La unua paŝo tial estis havigo de speciale konstruita fotomezurveturilo kun propra motoro kaj kun personardometo por 3 deĵorantoj. La celo estu, ke post fotomezurado laŭlonge ĉiuj trakoj en Danlando ekestu bazo por informoriĉa arkivo. Cetere ankaŭ elektronika komunikadsistemo transprenu kaj konservu ĉiujn informojn pri mezurfotitaj objektoj en speciala registro. Tiu ĉi registro nun amplek-

(daŭrigo sur p.52)

SPECIALVAGONOJ POR KONFERENC- KAJ TURNEO-VOJAĜOJ ĈE VR (FINNAJ STATFERVOJOJ)

El ĝenerala vidpunkto la pasaĝervagonoj ĉe diversaj fervojoj ne multe diferencas koncerne la internan aranĝon, kaj oni ne multe rakontas pri specialvagonoj. Oni precipe atentas la veturrapidecon kaj certajn trajntipojn kiel ekz. internaciajn TEE- kaj IC-trajnojn. En finnlanda trafiko tamen tiaj internaciaj trajnoj ne videblas, kaŭze de diferenca traklarĝo kaj geografia situo, kaj tiel la modernigo de nia enlanda vagonaro okazas laŭ niaj propraj bezonoj kaj eblecoj. Ekzemple la renovigo de nia litvagona stoko postulis relative longan tempon. Sed nun ĉiuj malnovaj litvagonoj kun ligna ĉarpentaĵo estas anstataŭigitaj per ŝtalvagonoj kaj ofertas tute novan komfortaĵon al noktaj pasaĝeroj. En ĉi tiu prelego mi tamen prezentas la plej lastajn novaĵojn en nia vagonkonstruado. Pli ekzakte dirite: temas ri klopodoj por oferti novajn aranĝojn kaj komfortaĵojn al certaj pasaĝergrupoj, precipe en mendo trafiko. Unuflanke temas pri dumtagaj vojaĝoj laŭ dezirata veturplano (plej ofte al la ĉefurbo Helsinki kaj reen dum la sama tago), kaj aliflanke pri pli longdaŭraj vojaĝoj kun intenco plenumi artajn aŭ aliajn taskojn en pluraj lokoj.

Unue konvenas mencii la specialan konferencvagonon, kies konstruo realiĝis en 1980 tra kompleta reformo de unu antaŭa kombinita kafejo- kaj pasaĝervagono. La vagonspacon oni dividis en tute nova maniero: el vestiblo troviĝanta en unu fino de vagonkesto oni eniras unue la pli ordinaran salonkupeon (utiligebla ekz. dum paŭzoj) kaj el tiu kupeo oni eniras la efektivan konferencejon (okupanta duonon de la vagonspaco). Kaj en alia fino de vagonkesto troviĝas la kuirejo. La konferencejo okupas duonon de la vagonspaco kaj tie troviĝas 24 komfortaj apogseĝoj ĉirkaŭ la meza longtablo.

De ekstere la konferencvagono estas tuj rekonebla per la surtegmentaj antenoj por radiotelefono kaj televido. En la konferencejo mem sur la tablo troviĝas 12 tablomikrofonoj por plibonigi la aŭdeblon de paroloj. La konversacio en la konferencejo povas laŭdezire esti aŭdigata en apuda salonkupeo, per laŭtparoliloj kaŝitaj en la plafono. Samtempe eblas surbendigi la konversacion sur kaset-magnetofono. Kaj unu ekstra mikrofono estas rezervita por interpretado de fremdlingvaj paroloj.

La ekipado de la vagono inkludas plie kolortelevidilon, kies bildprezentado estas sekurigata per mandirektebla anteno. Laŭ deziro ankaŭ video- kaj stereo-ekipaĵoj estas disponeblaj.

Kaj fine iom pri la telefonkontaktoj kun la ekstera mondo: La interparoloj okazas tra la aŭtoradio-telefonreto en ambaŭ direktoj. Kaj se la konferencvagono restas parkita pli longe ĉe iu stacio, tiam eblas konekti la vagontelefonon al la fervoja telefoncentralo kaj tra tiu pluen al tutlanda telefonreto. Pri la manĝo- kaj trinkaĵservado zorgas la sama specialkompanio kiel en aliaj restoracivagonoj. Depende de la klientonombro en vagono oni disponigas unu ĝis tri servistinojn. (ekde komenco en 1980 la vagono atingis grandan favoron ĉe la klientaro).

Kiel dua ekzemplo de konstru-evoluo prezentiĝas la tute nova vagonkreaĵo de la pasinta jaro, speciale intencita por pli longdaŭraj turne-vojaĝoj kun difinita itinero. La vagonon oni jam karakterizas per la nomo "trajnhotelo", ĉar ĝi enhavas ĉiujn komfortaĵojn por tagnoktaj vojaĝoj. En la vagono povas enloĝiĝi 14 personoj kaj estas je ilia dispono 5 lit-kupeoj, ĉiu aranĝebla por 1-3 personoj. Por dumtaga kunestado kaj afera okupiĝo disponeblas luksa sa-

lono, ekipita per adekvata nombro da seĝoj ĉirkaŭ longtablo kaj aliaj bezonaĵoj: t.s. por afer-pritraktoj desegno-projekciilo kaj diaprojektoro kun ekrano, kaj por distrado kolor-televidilo, stereo- kaj videoaparatoj. La trajninterna rapidtelefono ebligas kontakton de unu kupeo al alia, al salono kaj al vagon-vartisto. Ankaŭ telefonkontaktoj kun la ekstera mondo disponeblas same kiel en ordinara konferencvagono.

La "trajnhotelo" prezentas propran tutaĵon kun ĝia kuirejo kaj lavejkupeo. En la bonspaca lavkupeo eblas preni abund-akvan duŝon. La kuirejo estas hela, bonfunkcianta, laŭcele aranĝita. Kaj dum la tuta vojaĝo la vagonvartisto zorgas pri la komforto. Laŭplane la vagono povas servi kiel loĝejo ĉe centraj aŭ urbaj stacioj. La vagono havas sian propran elektroproduktan agregaton kaj ankaŭ subpremo-necesejon, utiligeblan ankaŭ dum restado ĉe stacio. Per trajnhotelo oni povas vojaĝi kien ajn en Finnlando, ĉar ĝi povas esti alkuplita al ĉiuj loktirataj trajnoj. Eĉ vojaĝo orienten tra landlimo eblas, ĉar la vagono povas esti kuplita al sovetuniaj trajnoj.

Kiel tria ekzemplo pri lastatempa evoluo en finnlanda persontrafiko konvenas mencii la du novajn eksprestrajnojn "Botnia Express" kaj "Imatra Express". La unue menciita trafikas jam ekde 1983 inter Seinäjoki kaj Helsinki (346 km) kaj etendiĝos ĉisomere ĝis Vaasa (420 km). La dua trajno "Imatra Express" entrafikiĝos ĝuste ĉi-somere inter Helsinki kaj Imatra (314 km). Ambaŭ trajnoj veturas je maksimuma rapideco de 140 km/h, en direkto al Helsinki kaj reen dum la sama tago. Ili ambaŭ konsistas el 3 duaklasaj kaj 2 unuaklasaj pasaĝervagonoj, plus restoracivagono. Unu el la unuaklasaj estas rezervita por urĝemaj pasaĝeroj kaj grupetoj, kiuj deziras uzadi la vojaĝtempon plejeble efike.

Krom 6 "kunvenkupeoj" la vagono ofertas specialan "kunvensalonon" por 10 personoj, ekipitan de desegno-projekciilo kaj ekrano. Je peto oni aranĝas ankaŭ matenmanĝon en ĉi tiu salono. Je dispono estas ankaŭ trajntelefono kaj ebleco aŭskulti muzikon aŭ radioprogramon.

SAVU LA INTERNLANDAN FERVOJON (IF) EN SVEDIO

Ĉi tiu parolado temas pri turista projekto, kiu celas savi trafikon je unu el kelkaj relvojaj trafik-ĉesigoj en Svedio. Eble tio ankaŭ povas esti internacia problemo.

Jen la fervojo - Internlanda Fervojo (IF) - trafikis la distancon inter Kristinehamn en sudo ĝis Gällivare en nordo - entute 1.304 km. La fervojo trafikas tra la plej maldense loĝataj regionoj de Svedio.

La ideo pri fervojo tra la norda Svedio internlanda ekestis jam 1897 kaj realiĝis 40 jarojn poste. Oni konstruis fervojon en etapoj kaj en 1936 la tuta distanco estis preta. Ĝi estis kaj estas vera arterio tra internlando kaj trapasas 7 provincojn kaj 20 komunumojn, do pli ol duonan Svedion.

La plej grandan motivon por konstrui la fervojon havis la generaloj, ĉar ili deziris ŝirmitan transportvojon se la lando implikiĝos en iu milito.

Post la dua mondmilito la ekonomio estis la ĉefa faktoro en la transportpolitiko. La lastajn 20 jarojn oni ofte diskutis pri la ĉesigo de certaj malprofitaj partoj de la fervojo. SJ (Svedaj Ŝtataj Fervojoj) dividas la fervojreton en profitaj kaj malprofitaj partoj kaj ricevas de la ŝtato monkompenson por la malprofitaj. La ŝtato subtenas ankaŭ ŝosean kaj aeran trafikon, kiuj "ŝtelas" trafikbazon de la fervojoj. Krome la privataj aŭtomobil-posedantoj faris sin nedependaj de horarligitaj vojaĝoj. Tial la pasaĝertrafi-

ko iom post iom malkreskis kaj eĉ ŝtataj aŭtoritatoj subtenas transigon al ŝoseotrafiko.

La fervoja trafiko sur la distanco Lesjöfors-Mora ĉesis en 1969 kaj en aŭgusto 1985 ĉesos ankaŭ ĝi de la plej suda parto inter Kristinehamn kaj Lesjöfors.

La homoj laŭ IF estis pli kaj pli malkontentaj kaj senesperaj, ĉar vere estas tiel ke se malaperas la fervojo, tiam ankaŭ homoj alilokiĝas kaj la komunumoj malkreskas.

Tamen okazis io neatendita. Estis ĵurnalistino Christina Falkengård, kiu en 1980 faris grupvojaĝon. Same la du sekvajn jarojn. Ŝi, en sia gazeto "Land", faris grandan propagandon por la turismaj valoroj, kiujn ĉi tiu fervojo havas. Ŝi skribis ke Transsiberia Fervojo, Orient-ekspresvagonaro kaj la luksa trajno inter Perth kaj Melbourne en Aŭstralio estas palaj kopioj kompare kun la sveda IF. Daŭre: "Kiam la Rusoj, evolu-konstruas Transsiberian Fervojon per pli da trakoj kaj vendas biletojn al homoj en la tuta mondo, la Sveda Ŝtatfervojo senhomigas la staciojn, forigas la liniojn de la horaro kaj malebligas la interkoneksojn. Ekz. en senkosta trajnhoraro oni tute forigis IF. Ŝi ankaŭ faris specimenon pri la unika vojaĝo laŭlonge de IF kaj priskribis kolore la variantojn en la naturo, kulturojn kaj bestojn, kiujn havas tiuj regionoj.

Por savi la fervojon kaj la regionon laŭlonge de ĝi, oni aranĝis en oktobro 1983 dutagan konferencon en Östersund kun reprezentantoj de SJ, koncernaj komunumoj, maldensregiona delegacio, turismorganizoj, loka altlernejo k.c. partoprenantoj. Ĉi tio estis la startiga pafo por la granda turismkontribuo de IF.

SJ ofertis 100 vakantajn sidlokojn po tage kaj trajno, libere elektitaj 14-taga aŭ 21-taga vojaĝoj. Krome prezalloga "vagadbileto". La Fondaĵo Turismevoluo en Östersund ricevis la taskon aranĝi la projekton kune kun SJ. Sveda Turistkonsilantaro helpos la 20 rilatitajn komunumojn fari interesajn aranĝojn. La vagadbileto koneksiĝeblas kun multaj specialaj rabatoj, kiel por manĝaĵo, dormĉambroj, 50% por korespondaj linioj, regionaj aŭtobusvojaĝoj ktp. Krome Christina Falkengård kun helpo de altlernejo en Östersund kaj Falun faris premiitan vojaĝan gvidlibron - vere legindan, kaj antaŭ kaj dum la vojaĝo. ⟶

Liv längs Inlandsbanan

Land

La bildo ilustras alkon kiu dancas kun urso. Boacoj muzikas per akordiono kaj violono. Ĝi simbolas la nekonatan interesaĵon, kiu vere atendas malantaŭ ĉiu trakkurbo.

Oni supozis vendi 3.500 biletojn, sed reale oni pasis pli ol la duoblan. Kelkfoje la surtrakaj veturiloj ne sufiĉis kaj ŝoseaj aŭtobusoj devis kompletigi motorvagonojn. Trajnvartistinoj notis la reagon de la pasaĝeroj kaj komunumoj. Ĉiuj estis tre kontentaj kaj esperas daŭrigon. Tial 1984 estis vera sukceso kaj oni denove en 1985 faros provon kaj internlandan propagandon. Se la projekto denove sukcesos, oni planos inviti ankaŭ eksterlandajn vojaĝantojn. Kompreneble ĉiuj jam estas bonvenaj. Dum 1985 oni ankaŭ aranĝos lernejprogramojn en la monatoj majo kaj septembro

Informoj
pri Internlanda Fervoj-vojaĝo en 1985

Aranĝantoj: SJ (Svedaj Stataj Fervojoj), Fondaĵo Turismo-evoluo en Ostersund kaj la 20 komunumoj ĉe IF.

Periodo: 2an de junio ĝis la 1a de septembro 1985.

Pere de **Vagadkarto** vi ricevas nelimigitajn vojaĝojn dum interligitaj 14-tagoj en relaŭtobuso/motorvagono de Kristinehamn ĝis Gällivare kaj inverse. Je la distanco Filipstad/Lesjöfors-Vansbro-Mora, kie trajntrafiko ĉesis, la karto validas por vojaĝo en de SJ luita ŝoseaŭtobuso. Nur vojaĝantoj kun vagadkarto havas permeson uzi tiun ĉi aŭtobuson. Ekzistas validec-daŭro por 21 tagoj, sed nur de kiam oni aĉetis la karton. Vi ricevas favorkajeron, kiu donas multajn favorojn en hoteloj, manĝejo, distraĵoj ktp. en la komunumoj laŭlonge de IF. Trajnhoraro estas ricevebla en ĉiuj vendejoj. Aĉetante bileton, vi ricevas mapon kaj la specialan IF-pasporton.

Prezo: prezo por la vagadkarto kun 14-taga valideco: 345 Skr por plenkreskulo kaj 150 Skr por kunvojaĝanta infano ĝis 16-jara. Du infanoj sub 6 jaroj, senkoste povas akompani kreskulon. Por kromaj oni pagos po 150 Skr.

Prezo por 21-taga valideco: 395 Skr por plenkreskulo kaj 175 Skr por kunvojaĝanta infano ĝis 16 jaroj. Du infanoj sub 6 jaroj senkoste povas akompani plenkreskulon. Por kromaj oni pagos po 175 Skr.

IF-pasporton vi ricevos, en kiu oni kolektas IF-stampojn. Kiam vi sukcesis ricevi 10 malsimilajn stampojn ĉe oficejoj ĉe la komunumoj laŭlonge de la fervojo, vi ricevas plaĉan donacon kiel memoraĵon de IF. Kopion de IF-pasporto vi sendas, kune kun 25 Skr por manipulkostoj, al Turisma evoluo en Ostersund, kiu poste sendos al vi donacon per poŝto.

La vojaĝan gvidlibron: kun ĉiuj informoj de loĝejoj, manĝejoj kaj kion vi povas vidi kaj fari - verkitan de Christina Falkengård - vi povas aĉeti aparte. Ĝi kostas 75 Skr. La libro estas mendebla ĉe "Stiftelsen Turistudveckling, Kyrkgatan 56, S-831 34 Ostersund. Se oni mendas la libron poŝtĉeke 4 52 70 - 6 aŭ bankĉeke 142 - 7988, vi ricevas ĝin per poŝto sen sendkosto. La gvidlibro estas krome aĉetebla en la fervojstacioj de Kristinehamn, Mora, Ostersund, Storuman, Gällivare kaj en librovendejoj, havantaj grandan sortimenton. La broŝuro "Åk Inlandsbanan i sommar" (veturu IF ĉi-somere), estas senkosta. Ambaŭ troviĝas nur en sveda lingvo.

IF-bileto: estas aĉetebla en via vojaĝagentejo aŭ en ĉiuj fervojstacioj en Svedio.

Aliĝajn biletojn por trajnoj al kaj de IF vi ĉiutage en la semajno povas aĉeti por malaltigita prezo (infano je duona prezo). Validas por kaj unua kaj dua klasoj. Kune kun via IF-karto aliĝa bileto validas plej longe 9 tagojn antaŭ kaj 9 tagojn post la validec-periodo de la IF-karto. Kun IF-karto vi ankaŭ povas aĉete biletojn je reduktita prezo por la linioj Gällivare-Narvik kaj Vansbro-Malung, simpla aŭ iro-revena. IF-karto rajtigas ankaŭ al 50% rabato en aŭtobusoj de gubernia trafiko ĉe IF.

Novaĵo: Linio-aerflugo (sveda internlanda flugo) ofertas rabaton je 50% de minimuma prezo por simpla aliĝvojaĝo al kaj de Karlstad, Ostersund kaj Kiruna. Tamen validas nur por (laŭ horaro) ruĝaj ekiroj. Dum la periodo 21an de junio-4an de aŭgusto ĝi validas por ĉiuj flugadoj. Ordinaraj akompanrabatoj estas aplikataj. IF-bileto kun flugaliĝo estas nur aĉetebla en vojaĝagentejoj.

IF trafikas dum tagtempo. Vojaĝi la tutan distancon rekte daŭras du tagojn kun tranokto en Ostersund sendepende ĉu vi startas en Kristinehamn aŭ Gällivare.

LA BATALO KONTRAŬ LA NEĜO
Vintraj problemoj sur la Bergenfervojo

Originale verkita en Esperanto de: Per Engen, Bergen

1. Enkonduko

La fervojoj en Skandinavio estas inter la plej nordaj en la mondo. Tio kaŭzas ke ili vintre ofte havas funkciajn problemojn pro neĝo, frosto kaj fortaj ventoj.

Sed la kondiĉoj tre varias de regiono al regiono. Dependas parte de la latitudo kaj la alteco super la marnivelo, sed eble precipe de la loka klimato. Speciale grandaj estas la malfacilaĵoj por tiuj linioj de NSB, kiuj ligas la orientajn kaj mezajn partojn de la lando kun la okcidentaj kaj nordaj, ĉar ili pasas super altaj montĉenoj kaj tra regionoj kun tipa marborda klimato, kie la kvanto de falaĵo estas granda kaj ŝtormegoj estas oftaj.

Plej grandaj estas sendube la problemoj sur la altmontaraj partoj de la Bergenfervojo. Mia prelego speciale pritraktos la vintrajn problemojn ĉe ĉi tiu fervojo kaj kiujn rimedojn ni utiligas por kiel eble plej bone normale efektivigi la trafikon ankaŭ dum periodoj kun malbonegaj veteraj kondiĉoj.

2. La Bergenfervojo

La Bergenfervojo estas unu el la plej gravaj linioj de NSB. Ĝi interligas la ĉefurbon Oslo kun la dua plej granda urbo, Bergen. La longo estas 473 kilometroj. La linio estas unutraka kun elektra trakcio kaj ekipita per teleregado de trakforkoj kaj signaliloj. Tiu ĉi fervojo transportas pli da longdistancaj pasaĝeroj ol iu alia norvega fervojo kaj ankaŭ kiel varlinio ĝi estas inter la plej gravaj.

Dum la vintro nur du el la ŝoseoj inter orienta kaj okcidenta Norvegio restas malfermitaj por trafiko, kaj en periodoj kun kruda vetero ankaŭ ili ofte fermiĝas dum pli aŭ malpli longa tempo. La Bergenfervojo tiam estas la sola surtera transporteblo inter tiuj du landpartoj. La linio tial havas vitalan signifon kaj NSB faras multon por ke la trafiko ĉiam funkciu seninterrompe kaj precize. Je distanco de pli ol 100 kilometroj la linio situas super la arbolimo kaj trapasas pejzaĝon tute sen kreskaĵoj, kiuj povas protekti kontraŭ neĝo kaj vento. La plej alta punkto estas 1301 metroj super la marnivelo. Troviĝas multaj fervojoj en la mondo, kiuj situas pli alte, sed ne troviĝas aliaj, kiuj je tiom longa distanco situas super la arbolimo.

La fervojo konstruiĝis en la komenco de la jarcento kaj estas kurboriĉa kun mallarĝaj tranĉejoj. Pro tio la neĝo facile amasiĝas en la tranĉejoj kaj estas tre malfacile forigi ĝin el ili.

La pojara kvanto de falaĵo kreskas de 800 milimetroj en la orientaj partoj de la regiono ĝis 2500 en la okcidentaj.

La unua restanta neĝo falas ordinare en oktobro kaj la tero restas neĝkovrita ĝis meze de junio. En lokoj kun malmulte da suno, ekzemple en profundaj valoj, okazas en kelkaj someroj ke la neĝo tute ne malaperas.

Sur ebena tereno la diko de la neĝkovrilo ordinare estas inter 4 kaj 5 metroj, sed en lokoj kie la neĝo amasiĝas, la diko povas esti 8 ĝis 10 metroj. En neĝoriĉaj vintroj ni mezuris amasojn, kiuj havis dikon de 18 metroj. Speciale dum la vintraj monatoj oftaj kaj fortaj ventoj blovas. Dum longaj periodoj, ofte dum semajnoj, la rapido de la vento povas esti inter 20 kaj 35 metroj po sekundo.

Alia malagrablaĵo estas, ke la vetero povas esti tre ŝanĝema kaj rapide ŝanĝiĝas. Dum malpli ol duona horo sunbrilo kaj senventeco povas ŝanĝiĝi al plena neĝoŝtormo. La li-

nio povas esti kovrita per grandaj neĝamasoj dum same mallonga tempo.

3. Iloj kaj metodoj aplikitaj

Por eviti ke la neĝo blokadas la linion kaj tiel ĝenas la normalan fervojan trafikon, troviĝas du ĉefaj metodoj:

a) Konstrui fiksajn instalaĵojn, kiel neĝŝirmilojn kaj kontraŭneĝajn konstruaĵojn, kiuj protektas la linion,

b) per maŝinoj forigi la neĝon de la linio.

4. Fiksaj konstruaĵoj

Neĝŝirmiloj estas altaj bariloj, kiujn oni konstruas paralele kun aŭ angule kontraŭ la linio en unu, du aŭ tri vicoj por malhelpi ke la vento amasigas la neĝon en la trako. La ŝirmiloj estas de 4,5 ĝis 6 metroj altaj laŭ lokaj bezonoj kaj plej ofte konstruitaj el ligno. Troviĝas ankaŭ ŝirmiloj el aluminio aŭ ŝtalo. Pro la pli altaj konstrukostoj kaj ĉar la riparo de metalaj ŝirmiloj estas komplika, NSB momente preferas lignajn ŝirmilojn.

Per la ŝirmiloj oni aŭ amasigas la neĝon antaŭ ol ĝi atingas la trakon aŭ oni direktas ĝin for de la linio. La totala longo de la neĝŝirmiloj laŭlonge de la altmontara parto de la Bergenfervojo antaŭ kelkaj jaroj estis pli ol 60 kilometroj. Nun ĝi estas 35 kilometroj, ĉar pli longa parto de la linio estas tute kovrita kaj la neĝforigiloj estas multe pli efikaj. Ĉiujare 800-1000 metroj da ŝirm loj estas rekonstruataj kaj kelkaj centoj da metroj riparataj.

Kontraŭneĝaj konstruaĵoj estas precipe kontraŭneĝaj galerioj kaj artefaritaj tuneloj. Ĉe NSB temas ĉefe pri la lasta tipo.

NSB entute havas 35 kilometrojn da artefaritaj tuneloj. El ili 27 kilometroj troviĝas je la altmontara parto de la Bergenfervojo.

Cetere du stacioj kaj unu kruciĝejo estas tute enkonstruitaj. La konstruaĵoj uzataj estas ĉefe de tri diversaj tipoj.

La plej malnova tipo havas trabaĵon el rondaj lignaj trunkoj kun tegmento kaj muroj el horizontalaj lignaj tavoloj. La tegmento estas duklina kaj konstruita por porti ŝarĝon de 600 kilogramoj po kvadratmetro.

Unu el la novaj tipoj konsistas el trabaĵo farita el lignaj lamenoj kun kovraĵo el aluminiaj platoj. La tegmento estas horizontala aŭ havas rondan formon. La ŝarĝkapablo de la ordinara tipo estas 600 kilogramoj po kvadratmetro, sed estas facile plifortigi ilin, se la lokaj kondiĉoj postulas tion.

La plej forta tipo de kontraŭneĝaj konstruaĵoj estas tute el betono kun konstruelementoj pretigitaj en fabrikoj.

La konstruaĵoj kapablas porti ñeĝŝarĝon de 1500 kilogramoj po kvadratmetro aŭ pli laŭ la dimensiado de la trabaĵo.

La prezo estas pli alta ol la prezo por ligna konstruaĵo, sed la vivtempo estas pli longa kaj la riparkostoj malpli altaj.

Ĉe la Bergenfervojo ni ĉiujare rekonstruas proksimume 1000 metrojn da kontraŭneĝaj konstruaĵoj kaj aldone faras konsiderindajn riparlaborojn. La jaraj kostoj meze estas 15 milionoj da norvegaj kronoj.

5. Neĝforigiloj

5.1. Plugiloj

Dum la vintro preskaŭ ĉiuj lokomotivoj en trafiko laŭ la Bergenfervojo havas relative malgrandajn plugilojn muntitajn sub la bufroj, kiuj ne malhelpas kupli la lokomotivon al vagonoj. Ili facile forigas 30 centrimetrojn da neĝo kaj ĵetas ĝin trans neĝamasojn de 1 metro. Sur kelkaj vartrajnaj lokomotivoj estas muntita granda frontplugilo antaŭ la bufroj. Ĉi malhelpas la alkuplon de vagonoj kaj la lokomotivo estu turnata sur turnplato je ŝanĝo de veturdirekto. Ĉi tiuj frontplugiloj

povas forigi sufiĉe profundan neĝon de la trako kaj ĵeti ĝin trans laŭlongtrakajn neĝamasojn de pli ol 2 metroj.

Sentrajnaj lokomotivoj kun tiaj plugiloj tre efikas je forigo de neĝkovro de 50-75 centimetroj.

Eĉ pli efikaj estas la altmontaraj neĝplugiloj. Estas flugil-plugiloj muntitaj sur propraj vagonoj, kiuj estas tirataj post lokomotivo je rapido de 60-70 kilometroj pohore. Ĉi forigas la neĝon je larĝo de 2,8 metroj kaj ĝis 8 centimetroj sub la relkapo.

5.2. Rotaciaj neĝforigiloj. Neĝfreziloj

Kiam la neĝamasoj en la trako estas tro grandaj por ordinara plugilo aŭ la amasoj laŭlonge de la trako tiom altaj, ke ĝi ne kapablas ĵeti la neĝon trans ilin, ni devas uzi rotaciajn neĝforigilojn. Estas veturiloj kun neĝforigiloj enfronte ekipitaj per grandaj freziloj aŭ padelradoj per kiuj la neĝo estas ĵetata for de la linio.

Jam je la malfermo de la Bergenfervojo oni uzis tiajn neĝforigilojn. Ili havis grandan padelradon enfronte kun diametro de 3,5 metroj. La radon funkciigis vapormaŝino kun efekto de 1000 ĉevalpovoj. La trakcion prizorgis grandaj altmontaraj vaporlokomotivoj. Ĉi tiuj neĝforigiloj estis efikaj kaj povis traveturi tre altajn neĝdunojn kaj eĉ lavangojn. Sed la rapido estis malalta kaj kiam la nombro da trajnoj kreskis, ili ne plu povis esti uzataj.

La unua dizela plugilo venis en 1962, sed nur en 1975 la lasta vaporplugilo malaperis.

Nuntempe du tipoj da rotaciaj neĝforigiloj estas uzataj sur la Bergenfervojo.

Tipo DiR1, fabrikita de Henchel, havas enfronte padelradon kun diametro de 3,0 metroj. Dizelmotoro kun efekto de 950 ĉevalpovoj funkciigas ĝin. Per hidraŭlike moveblaj flugiloj estas eble pligrandigi la foriglarĝon al 3,4 metroj. Por puŝi la forigilon ni uzas aŭ 600 ĉevalpovan manovran dizellokomotivon aŭ 1900 ĉevalpovan dizelan trajnlokomotivon. Ordinaraj elektraj trajnlokomotivoj ankaŭ estas taŭgaj. Forigrapido estas 5-10 kilometroj pohore. Tiuj ĉi neĝforigiloj estas precipe uzataj kiam falas grandaj amasoj da neĝo. La foriglarĝo estas iom tro malgranda kaj posta plilarĝigo ofte necesas.

Tipo Di R3, fabrikita de Beilhack, havas enfronte du padelradojn kun diametro de po 1,3 metro. Ambaŭ estas aparte moveblaj horizontale kaj vertikale. Ordinara foriglarĝo estas 3,15 metroj, sed ĝi povas esti pligrandigata al 4,15 metroj kun la padelradoj en siaj plej ekstremaj pozicioj. Per hidraŭlike moveblaj flugiloj la foriglarĝo povas esti pligrandigata al 4,7 metroj. Antaŭ la padelradoj troviĝas 4 helicoj, kiuj tranĉas kaj deŝiras la neĝon por ke la padelradoj pli facile povu prilabori ĝin kaj ĵeti ĝin for tra movebla funelo je distanco de 40 metroj.

La forigilo havas propran trakcimotoron kun efekto de 400 ĉevalpovoj kaj du padelradajn motorojn kun efekto de po 600 ĉevalpovoj.

La supra parto de la veturilo kun la neĝforigilo povas esti turnata 180 gradoj. Tio ebligas forigadon en ambaŭ veturdirektoj sen turni la veturilon mem sur turnplato. Forigrapido estas ĝis 20 kilometroj pohore, sed rapide malkreskas se la neĝo havas malfavoran konsiston.

5.3. Aliaj helpiloj

Ni uzas ankaŭ diversajn aliajn helpilojn. Mi speciale mencias brosmaŝinojn por trakforkoj kaj neĝfrezilojn por malaltigi la laŭlongtrakajn neĝamasojn. Tio estas necesa ankaŭ por eviti ke personoj de la amasoj povas veni tro proksime al la katenario.

Ĉiuj ĉefaj trakforkoj havas hejtadon pere de elektraj hejtiloj kun

efekto de po 5 kilovatoj. Por forigi glacion de la katenario estas uzata sistemo, per kiu estas eble sendi malalt-tensian kurenton kun granda intenso tra la katenario kaj tiel fluidigi eventualan glacion.

6. Novaj planoj

La nuna neĝforiga aparato sur la Bergenfervojo sufiĉas por certigi ke la fervojtrafiko okazas sen oftaj blokadoj aŭ grandaj malfruiĝoj. Dum la 10 lastaj jaroj 6-7 foje okazis ke la neĝo haltigis la trafikon. La plej longa trafikhalto daŭris ĉirkaŭ 2 tagnoktojn, sed plej ofte la daŭro estis nur kelkajn horojn.

Sed spite de tio ni ĉiam klopodas trovi novajn rimedojn, per kiuj ni povas eĉ pli bone garantii normalan trafikon. Nuntempe ni prilaboras du planojn.

Unue ni planas aĉeti novan, pli fortan kaj pezan rotacian neĝforigilon, sed ĝis nun ni ne trovis konvenan tipon. Eble estos necese konstrui novan prototipon.

Due ni deziras rekonstrui tute la linion sur la plej malfacila parto per borado de nova 10200 metra tunelo. Tio donos grandajn avantaĝojn.

La linio mallongiĝos per 4,5 kilometroj; ĝi estos sen kurbiĝoj, dum ĝi nun havas arojn da 250 metraj kurbiĝoj; la plej alta ascendo reduktiĝos de 21,5 al 4 promiloj kaj la plej alta punkto de 1301 al 1225 metroj super la marnivelo.

Ni povas altigi la rapidon de 80 al 150 kilometroj pohore. La veturtempo reduktiĝos per 10-12 minutoj kaj ni povas forigi 10 kilometrojn da kontraŭneĝaj konstruaĵoj.

La ŝparoj koncerne neĝforigadon, riparon ktp estos tiom grandaj, ke la atingota rentumo estos tre alta.

Aldone la funkciaj kondiĉoj sur la plej malfacila parto de la Bergenfervojo tiom pliboniĝos, ke estos eble preskaŭ eviti problemojn tie.

(daŭrigo de p.44)

sas ĉ 15.000 fotoregistraĵojn el la tuta lando. Al ĉiu objekto apartenas registrado pri loko, trako-n-ro kaj liniokilometra situo. Mezurindikoj pri objekto estas registritaj laŭ koordinatsistemo. Sur komputera ekrano ĉiu unuopa objektinformaro estas elvokebla kaj legebla. Se la komputero enhavas grafikan uzeblecon, povas okazi samtempa eldesegnado. Laŭ sama principo transporto povas esti registrata. Helpe de komputera programo ĉiuj demandoj pri uzendaj mezuroj kaj informoj estas respondataj en korekta sinsekvo. Se oni post tio deziras scii, ĉu la transporto povas preterpasi ekz signalilon, tiam eblas sur la ekrano samtempe havi grafikan eldesegnaĵon pri kaj la transporto kaj la signalilo. Inter tiuj 2 desegnaĵoj devas esti sekurecinterspaco por atingi senkomplikan preterpason. Tie ĉi estas menciita esploro de nur unu situacio, sed la sistemo povas funkcii tiel, ke laŭlonge de tuta ĉeflinio objekton post objekto aŭtomate estas esplorata. La esplorado okazas kiel "provveturo". Kiam io ajn havas malpligrandan mezuron ol bezona por la transporto, la "veturo" haltas kaj atendas, ke deĵoranto mane indiku disponon. Surbaze de transportindikoj kaj faritaj disponoj fine eblas elskribado de transportpermeso kaj/ aŭ respondtelegramo al eksterlando.

La DSBkomputera sistemo jam dum 3 jaroj estas kontentiga kaj bonega helpilo en la planadlaboro de eksterordinaraj transportoj.

Verkita originale en Esperanto.
Verkinto: G.Thuesen, Kopenhago.

PROTOKOLO

pri la Plenkunsido estraro/komitato en la 37a IFEF-kongreso en Vejle (DK)

Mallongigoj:
k-o = komitato, k-ano = komitatano, ĉk = ĉefkomitatano, l.a.= landa asocio, Pr = prezidanto, Vp = vicprezidanto, Sk = sekretario, Ks = kasisto, Rd = redaktoro, IF = Internacia Fervojisto, por landaj asocioj estas uzitaj la aŭtomobilkodoj.

Unua parto, 20.5.1985

1. **Malfermo, konstato mandatoj**
Pr bonvenigas la ĉeestantojn kaj dankas la grandan nombron de partoprenantoj.
Ĉeestas 20 voĉdonrajtaj k-anoj.

Lando	**komitatano**
Aŭstrio (A)	Leopold PATEK
Belgio (B)	Lucien DE SUTTER
Britio (GB)	Frank CURTIS
Bulgario (BG)	-
Ĉeĥoslovakio (CS)	-
Danio (DK)	Gunnar THUESEN
Finnlando (SF)	Nils G NARVALA
Francio (F)	Robert COYAC
	Pierre ROBIOLLE
Germanio (D)	Willi GRASS
	Erhard HERLITZE
	Gernot RITTERSPACH
	Heinz SCHINDLER
Hispanio (E)	Marti GUERRERO
Hungario (H)	István GULYÁS
	Janos PATAY
Italio (I)	D-ro Romano BOLOGNESI
Japanio (J)	-
Jugoslavio (YU)	Milivoje MARASEVIĈ
Nederlando (NL)	Jan BULTMAN
Norvegio (N)	-
Pollando (PL)	Wieslaw ROŻANKOWSKI
Svedio (S)	Evert RAUSEK
Svislando (CH)	Otto WALDER

La ĉeestantoj starante honorigas la mortintojn de la pasinta jaro, kies nomojn Pr laŭtlegas:
Britio: Frank M. Easton
Bulgario: Stajko Aleksandrov Pisarov
Ĉeĥoslovakio: Františ̂ek Svaĉina
Germanio: Hans Lang, Dora Fehmel, Adolf Westfehling, Heinrich Meiners, Oskar Höh, Josef Ballo, Otto Denk
Italio: Arturo Niccolodi, Malvina Sorci Catena, D-ro Gino Viterbi, Giancarlo Codice, Wanda Sabelli Asquini
Nederlando: P.L. Hessing, P.F. Lammens, Kommer van der Schulp.

2. **Ricevitaj telegramoj, leteroj**
Sk laŭtlegas la ricevitajn leterojn de d-rino Marjorie Boulton, Oxford (GB) kaj Marin Marinov, Sofia (BG).

3. **Informoj pri gravaĵoj de la nepublika kunsido**
Pr informas
a) pri la reelekto de ĉk Lucien de Sutter,
b) pri honorigo Germaine Lemonnier (F) - Honora Membro de IFEF -
Insignon kaj dokumenton transdonas Pr al R. Coyac,
c) konfirmo de elektoj en FK kaj TK
Fakprelega Komisiono
gvidanto Gunnar Thuesen
sekretario Gernot Ritterspach

Terminara Komisiono
gvidanto Gernot Ritterspach
sekretario Ludoviko Sekereś
redaktoro de TK
Heinz-Dieter Hartig

4. **Raportoj estraraj**

4.1. **sekretario**
unuanime akceptita (vidu IF 2/85).

4.2. **redaktoro**
Ritterspach dankas pri la bona kvalito de IF. Unuanime akcep-

tita (vidu IF 2/85).

4.3. **kasisto**
Ks: La nova skribmaŝino estos baldaŭ pagata. Kelkaj luigis aŭ donacis monon. La luigantoj ne postulis renton.
Wim van Leeuwen demandas, ĉu ekzistas Adopta Fonduso. Ks jesas.
D-ro Menabene petas informon pri diferenco de pago kaj membronombro koncerne la italajn kotizojn. Ks: Estas kalkulmaniero kaj bankaj kostoj. Estos klarigota kun G. Gimelli. Raporto unuanime akceptita (vidu IF 2/85).

5. **Protokolo Slanĉev Brjag**
Unuanime akceptita (vidu IF 5/84).

6. **Konfirmo de la invito al la 38a kongreso Skopje**
F. Slabek (nuna prezidanto de JAFE) konfirmas la inviton. G. Sredić petas multnombre partopreni. Ĉiu partoprenanto ricevos senpagan bileton (1. klaso) por la tuta jugoslava fervoja reto, krome senpagan veturadon en Skopje.
La invito estas unuanime konsentita.

7. **Raporto ĉefkomitatano**
Ĉk partoprenis en du estrarkunvenoj. Li eldonis cirkuleron kaj jardemandilon. Krome li starigis novan adresaron de funkciuloj. Krome li korespondis regule kun la estraro.

8. **Raporto de komisionoj kaj komisiitoj**

8.1. **Terminara Komisiono**
G. Ritterspach klarigas la faritan laboron. La komisiono esperas, ke en la Jubilea Jaro 1987 aperos la nova terminaro, kio tamen dependas ankaŭ de eksteraj influoj. La Terminara Kuriero (TK) aperis kvinfoje. Al la komisiono apartenas 39 personoj el 14 landoj.
La raporto estas unuanime akceptita.

8.2. **Fakprelega Komisiono**
Gunnar Thuesen mencias la bonan kunlaboron kun TK. La revizio de la fakprelegoj estas en la manoj de TK. Thuesen petas la l.a., ke ili aktive kunlaboru en la programero "Aktualaĵoj".
Mgr G. Sredić diras, ke li intertempe tradukis la novan konvencion COTIF (konvencio por la internacia fervoja trafiko). Gustatempe li ricevis la tekston por tradukado. La nova konvencio estas bona propagandilo. La estraranoj kaj k-anoj ricevas specimenojn.
Pr dankas pro tiu grava laboro, nova pruvo por nia faka karaktero.
La raporto de FK estas unuanime akceptita.

8.3. **Koresponda Servo**
Raporton donas R. Coyac (la komisiito Demissy ne ĉeestas). En la jaro 1984 venis 21 petoj (el 8 landoj). Estus bone, se la l.a. en siaj bultenoj konigus tiun servon.
Ritterspach proponas, ke IF publikigos foton de komisiito Demissy.
La raporto estas unuanime akceptita.

8.4. **Komitatano A de UEA**
István Gulyás raportas pri la 69a UK. Pro la granda distanco ne partoprenis multe da personoj. La fervojista tago estis vizitita de 15 personoj (10 landoj).
La komitato unuanime reelektas Gulyás k-ano A de UEA por la venontaj 3 jaroj. IFEF konfirmos tion al UEA.

9. **Resumo raportoj landaj asocioj**
Raportas Vp Per Engen. Entute ra-

portis ĝis Marto 18 l.a. La lasta raporto venis en Aprilo. Do, la ĉijara raporto estas bazita sur raportoj de ĉiuj landaj asocioj.

En la diskutado d-ro Menabene demandas, kial en la raporto mankas la aranĝoj en Romo (I). Vp diras, ke li povas mencii nur, kion la l.a. raportas.

Mgr Sredić substrekas la signifon de la junularo. Estonte ni bezonos specialan programon por junuloj. Li postulas pli da aktiveco en tiu senco.

Dua parto, 22.5.1985

Ĉeestas 22 voĉdonrajtaj k-anoj.

Por Bulgario partoprenas Georgi Litov, por Norvegio Per Johan Krogstie.

10. Kongresproponoj

Propono 1 (IFEF-membrokarto)
Vigla kaj ampleksa diskutado sekvas. Por ŝpari grandan administran laboron kaj elspezojn, la kongrespropono estas modifita. Jen la nova teksto:
"IFEF eldonu jaran glumarkon kaj disponigu ĝin al tiuj l.a., kiuj tion deziras. Ili servu kiel legitimacion por la IFEF-membroj de la respektivaj landoj."

20 k-anoj estas por la propono, 1 kontraŭ (NL), 1 sindetenas (Schindler, D).

Propono 2 (Subvencio por TK-terminaro)
La diskutado montras, ke la pagado estus tro granda ŝarĝo por la l.a. Tial proponas la estraro, ke ni prenas el la normala budĝeto 1 kronon po jaro/membro. En IF ni montros "termometron" por marki la kreskadon. Intertempe donacis la norvega l.a. 2000 norvegajn kronojn. Ritterspach diras, ke la kostoj por eldono de terminaro nun ne estas fikseblaj.

Jen la modifita propono:
"IFEF-kaso pojare enpagu al terminara fonduso 1 DKK po membro. Aldone la komitato rekomendas al la landaj asocioj kaj unuopuloj apogi finance ĉi tiun fonduson.

En IF kurante aperos "termometro", kiu indikos la sumojn enpagitajn kaj la kontribuantojn."

La modifita propono estas unuanime akceptita.

Propono 3 (Peticio por uzo de Esperanto)
Sredić proponas, ke IFEF rekomendu al UIC, ke la diversaj kompanioj uzu Esperanton. Ritterspach diras, ke UIC havas limigitan budĝeton. Estus aldona financa ŝarĝo kaj tial UIC rifuzos certe. Estus pli efika, se ni lanĉu la proponon al la horaro-konferenco (ŝlosilo en Horaro). Pr: En la venonta estrarkunveno ni traktos la problemon por fari kongresproponon por la 38a kongreso.

La propono estas retirata.

Jen modifita propono:
"La estraro de IFEF instigu la landajn asociojn en tiuj landoj, kie la horaro jam enhavas Esperanton, lanĉi **komunan** proponon al la Eŭropa Horarkonferenco favore al tiu lingvouzo."

11. Laborplano

Pr klarigas la signifon de laborplano. En ĝi estas multe da instigoj por agado ktp.

11.1. **Enketo laborkondiĉoj**

Pr: Svisa gazeto aperigis la kompletan tekston. Intertempe venis el CH propono, ke ni demandu, kiel longe devas labori fervojisto por certaj varoj. Intertempe raportis ok landoj al Sk. La ceteraj bv. rapide respondi.

11.2. **Centjara jubileo 1987**
Pr atentigas, ke la agadplano estis publikigita en la broŝuro "Kiu faru kion". Flanke de IFEF ni klopodas, plenumi kelkajn punktojn. Por ĉiuj landoj eblas kunlaborado, ekzemple ripetitaj informoj al sindikatoj kaj ties revuoj, al fervojoj, lokaj gazetoj, lernejoj, stratnomigoj, planti memorarbojn ktp.

11.3. **Internacia afiŝo**
Pr: En la estraro ni traktos la aferon. La demando estas la formato, teksto, bildo ktp. Estas klare, ke la l.a. devos pagi la afiŝojn.

12. **Resumo pri situacio en diversaj landoj**
Ĉeĥoslovakio: En la pasinta jaro fondiĝis sekcio de Slovaka Esperanto-Asocio. Sed tamen la problemoj restas. Komplikaĵoj daŭre estas pro du respublikoj.
Pollando: La tiea estraro laboras celtrafe. La ĉefdirektoro de la direkcio Katowice transprenis patronecon de la IFEF-kongreso 1987. La kongrespreparoj marŝas. En la pola l.a. estas nun 1200 membroj.
Hungario: La hungara l.a. havas pli ol 1000 membrojn.

13. **Budĝeto 1986 kaj kotizkonfirmo**
Ks klarigas la budĝeton kaj la sencon de diversaj kontoj. La budĝeto estas unuanime akceptita, same la k-o konfirmas la ĝisnunan kotizon.

14. **Diskuto pri kotizsistemo**
Ks parolas pri eventuala enkonduko de diversaj membrokategorioj. Pro la kongrespreparoj Ks ne povis fari konkretajn proponojn, kiuj celas al jenaj avantaĝoj: a) pli da membroj, b) pli da IF-legantoj, c) pli da mono. La problemo devos esti ankoraŭ esplorata por fari taŭgan kongresproponon.

15. **Elekto de revizoroj**
La k-o elektas jenajn revizorojn (proponitajn de DEFA): Charles V. Jensen, Svend Hvass, Inge Sørensen kaj Frederik Nielsen.

16. **Rilatoj al aliaj organizoj**
16.1. **UEA**
En la UK Augsburg (D) la germana fervojo instalos por la tuta semajno giĉeton en kiu deĵoros kelkaj fervojistoj. La 8an de Aŭgusto okazos la kontaktkunveno de fervojistoj, ĉiuj fervojistoj estas kore invitataj. Informoj en "Internacia Fervojisto".

16.2. **FISAIC**
Al FISAIC ni havas bonajn kontaktojn. S-ino Lemonnier ricevis medalon pro meritoj de la franca landa FISAIC-asocio.

17. **Venontaj kongresoj**
17.1. **Elekto de lando por 1987**
La Direktoro de fervoja direkcio Katowice, s-ro Rodak, invitas al la 39a IFEF-kongreso al Ustroń (Beskidoj, PL), ankaŭ nome de la pola transportministro.
La kongresloko situas 75 km sude de Katowice.
La komitato unuanime akceptas la inviton.

17.2. **Diskuto pri pluraj eblecoj**
1988 = Francio
1989 = Hispanio

18. **Internacia Skisemajno 1986**
La skisemajno 1986 okazos en Svislando. Pro la limigita nombro de partoprenantoj (60) estas rekomendinde, baldaŭ aliĝi.
Elfriede Kruse retiriĝis el sia multjara tasko, antaŭpalpi kiu l.a. transprenos la organizadon de skisemajno. Senriproĉe

ŝi faris tion. Pr aparte dankas pro tio.

La nova komisiito por tiu tasko estas Jan Niemann (DK).

19. Libera diskutado

a) Wim van Leeuwen (NL) atentigas, ke en la kasraporto mankas la konfirmo de la kasrevizoroj. Ks bedaŭras, ke li forgesis skribi tion, sed li garantias, ke la revizoroj kontrolis kaj subskribis ĉion.

b) Robert Burnay (B) montras polan gazeton kun stranga artikolo (Pola Esperantisto 1/85, "Ĉu fervojistoj celas reformi Esperanton", aŭtoro: Bernard Golden).

Pr: Poste ni tralegos la artikolon kaj tiam ni respondos.

Lindhorst, la 6an de Junio 1985

Otto Rösemann
sekretario

RAPORTO PRI LA DUMKONGRESAJ KUNSIDOJ DE TERMINARA KOMISIONO

La Terminara Komisiono okazigis du kunsidojn dum la 37a kongreso. La unuan kunsidon, sabaton posttagmeze la 18an de majo 1985, partoprenis 12 personoj el 8 landoj, du kiel observantoj. Laŭ la tagordo oni elektis unue la gvidantaran triopon: gvidanto Gernot Ritterspach (el FR Germanio), sekretario Inĝ Ludoviko Sekereŝ (el Jugoslavio) kaj la redaktoro de Terminara Kuriero Heinz Dieter Hartig (el FR Germanio).

Post la akceptoj de la pasintjara protokolo kaj la jarraporto 1984, vorton-du oni diris pri la perfektiga traduklaboro pere de fakvortkompleksoj kaj korektolistoj. Tiu laborfina polurado de tradukitaj terminoj kaj konformigo al la kvara eldono de UIC leksikono ricevis sian gravecon pro tio, ĉar oni planas ĝian eldonon honore al la 100jara datreveno de Esperanto. Intertempe la Plenkunsido akceptis la budĝeton por la jaro 1986, en kiu aperis nova konto pri fonduso eldoni nian terminaron. Al tiu fonduso povas kontribui ĉiu landa asocio kaj ĉiu unuopulo. La unua kontribuaĵo alvenis flanke de la norvega asocio en sumo de 2000 NOK.

La ceteran tempon dum la unua kaj la dua kunsidoj ĵaŭdon antaŭtagmeze la Komisiono dediĉis al traktado de dubaj terminoj. La antaŭvidita problemaro por Vejle kun kvardeko da dubaj terminoj estis kontentige fintraktita.

Inĝ Ludoviko Sekereŝ

KOMISIONKUNSIDO FAKPRELEGA KOMISIONO

La kunsido okazis laŭ la oficiala tagordo, kaj FK povis konstati kontentigan partoprenemon en la fakaj kongresaranĝoj en Vejle. FK deziras stabiligi kaj daŭre enhavoriĉigi la fakajn prezentadojn. Tiucele tre dezirindas kontaktulo en ĉiu lando. Substrekinde estas, ke en Fakaj Aktualaĵoj en tiu ĉi kongreso novaj iniciatintoj sukcese partoprenis.

Reelekto de FK-gvidanto Gunnar Thuesen kaj de sekretario Gernot Ritterspach jam okazis. Post prepara priparolo de fakaj aranĝoj en la 38a en Jugoslavio estis libera diskuto.



Mag. Sredić (Yu) klarigas al kongresanoj

RESUMO KAJ KOMENTARIO

PRI LA JARRAPORTOJ DE LA LANDAJ ASOCIOJ 1984

Ĝis la 15a de marto 18 landaj asocioj sendis raportojn. Unu landa asocio informis ke la demandilo ne alvenis kaj post transsendo de nova, la raporto venis meze de aprilo. Tiun ĉi jaron la resumo sekve estas bazita sur raportoj de ĉiuj landaj asocioj.

0. La landaj asocioj

0.0-0.1.

La ĉefkomitatano aperigos liston kun nomoj kaj adresoj de la landaj asocioj kaj la funkciuloj.

0.2.

La totala membronombro estas laŭ la indikoj en la raportoj 6362, aŭ preskaŭ 1100 pli alta ol en 1983. El ili 2385 estas IFEF-membroj. Estis malkresko aŭ stagno en ĉiuj okcidenteŭropaj landoj kaj Japanio, dum preskaŭ ĉiuj landoj en Orienta Eŭropo havis kreskon. En Pollando la nombro triobliĝis kaj ankaŭ Jugoslavio kaj Hungario havis bonegan evoluon.

La procento de emerituloj varias inter 2 en Pollando kaj 90 en Nederlando. La mezo por IFEF nun estas inter 20 kaj 25%.

0.2.0. Lokaj grupoj troviĝas en 120 lokoj.

0.2.1. 10 landaj asocioj indikas ke troviĝas IFEF-membroj en preskaŭ 300 lokoj en ĉi tiuj landoj. Mi supozas ke tio signifas ke entute troviĝas IFEF-membroj en inter 500 kaj 600 lokoj en la mondo.

1. Landaj organoj

1.0-1.6. 15 landaj asocioj eldonas proprajn organojn, kiuj aperas 1 ĝis 12 fojojn jare kaj havas inter 4 kaj 172 paĝojn.

6 organoj estas pure esperantolingvaj, dum la aliaj ankaŭ enhavas nacilingvajn informojn ktp. Entute la nombro de paĝoj en 1984 estis 836.

4 landaj asocioj disponas inter 6 kaj 24 paĝojn jare en fervojistaj aŭ neŭtralaj esperantoperiodaĵoj.

2. Rilatoj kun fervojaj kaj aliaj instancoj

2.0-2.1.2. Fervojaj instancoj. FISAIC-organizaĵoj

Ĉiuj landaj asocioj escepte de la brita, ĉeĥoslovaka kaj japana raportas pri bonaj rilatoj al la fervojaj administracioj, aŭ rekte aŭ tra la landaj FISAIC-organizaĵoj. La plej multaj asocioj ankaŭ sendas raportojn aŭ informojn al ĉi tiuj instancoj. En 11 landoj niaj asocioj ricevis financan kaj en 2 alian apogon de la fervojo kaj/aŭ de la FISAIC-

La oficialaj horaroj en Bulgario, Danlando, Hungario, Italio, Norvegio kaj Pollando havas klarigojn en Esperanto.

En 5 landoj IFEF-membroj plenumas FISAIC-oficojn.

2.2-2.2.1. Sindikatoj

La rilatoj inter niaj landaj asocioj kaj la sindikatoj ŝajnas esti plej bonaj en Hungario kaj Norvegio, kie la sindikatoj regule apogas nian laboron finance. Ankaŭ en Aŭstrio, Germanio, Italio, Jugoslavio, Svedio kaj Svislando la rilatoj estas bonaj aŭ kontentigaj kaj niaj asocioj diversmaniere ricevas helpon. En la ceteraj landoj ne aŭ apenaŭ ne ekzistas rilatoj.

2.3. Aliaj fervojistaj organizaĵoj

Aŭstrio, Hispanio kaj Italio mencias kontaktojn kun AEC. Kelkaj landaj asocioj kunlaboras kun libertempaj kaj kulturaj organizaĵoj.

2.4. Nefervojistaj organizaĵoj

Koncerne kontakton kun esperanto-organizaĵoj mi montras al punkto 3. La hungara landa asocio havas viglajn kaj fruktodonajn kontaktojn kun porpacaj, politikaj, junularaj kaj virinaj organizaĵoj.

3. Kunlaboro kaj rilatoj kun aliaj esperanto-organizaĵoj

3.0-3.2. Ciuj landaj asocioj, escepte de la japana kaj la nederlanda, havas bonajn kaj oftajn kontaktojn kun la landaj UEA-asocioj. En 8 landoj ankaŭ la rilatoj al la SAT-grupoj estas bonaj.

La hungara landa asocio havas bonajn rilatojn al MEM. Cetere okazas kunlaboro kun esperanto-institucioj kiel ekzemple Esperanto Kulturdomo, Grésilion; Germana Esperanto-Instituto; Esperanto-Centro, la Chaux de Fonds.

4. Informado kaj varbado

4.0. Artikoloj en la gazetaro

Granda nombro da artikoloj en fervojistaj kaj sindikataj periodaĵoj kaj ordinaraj gazetoj estis instigitaj de niaj landaj asocioj. Ne estas eble indiki kiom, ĉar la informoj en la raportoj ne estas kompletaj.

4.1. Inform- kaj varbmaterialo.

Ankaŭ en 1984 la plejmulto de la landaj asocioj faris grandegan laboron en la varba kampo. Elsendiĝis laŭ la raportoj pli ol 15.000 diversaj varbiloj. Plej granda estis la aktiveco en Danlando, FRGermanio, Jugoslavio, Svedio kaj Svislando.

4.2. Fakprelegoj

Krom la sufiĉe ampleksa prezento en Slanĉev Brjag, proksimume 35 fakprelegoj estis prezentitaj dum jarkunvenoj kaj aliaj renkontiĝoj en Francio, FRGermanio, Hungario, Italio, Jugoslavio, Norvegio, Pollando kaj Svedio.

4.3. Radio kaj televido

La nombro da radi- kaj televidprogramoj estis iom pli granda ol en 1983. Temas pri programoj de stacioj en Aŭstrio, Bulgario, Francio, FRGermanio, Hungario, Jugoslavio kaj Pollando.

4.4. Ekspozicioj

Niaj landaj asocioj aranĝis ekspoziciojn en jenaj lokoj: Vieno, Aŭstrio; 7 lokoj (nomoj ne indikitaj), Britio; Slanĉev Brjag, Bulgario; Fredericia, Kopenhago, Næstved, Danlando; Parizo, Caen, Le Mans, Francio; Frankfurt, Offenbach, Kassel, Lübeck, Bremen, Wuppertal, FRGermanio; San Pau de Ordal, Hispanio; Budapeŝto, Debrecen, Miskolc, Pecs, Tata, Hungario; Treviso, Italio, Drammen, Hamar, Oslo, Trondheimo, Norvegio; Tarnowskie Góry, Pollando; Björkliden, Svedio kaj Chiasso, Svislando.

5. Kunvenoj kaj kursoj

5.0-5.1. Ĉiuj landaj asocioj escepte la japana havis estrarkunvenojn. La nombro variis inter 1 en Norvegio kaj 13 en Francio. Pritraktitaj estis precipe administraciaj, organizaj, financaj aferoj, informado, varbado, kursoj kaj aliaj aranĝoj.

La duono de la landaj asocioj aŭ ties lokaj grupoj aranĝis diversspecajn membrokunvenojn. Speciale vigla estis tia aktiveco en Danlando kaj Hungario.

5.2 Kursoj. 12 landaj asocioj aranĝis proksimume 75 kursojn kun pli ol 800 partoprenantoj en preskaŭ 50 lokoj. Aldone 4 landaj asocioj ofertis al siaj membroj korespondan instruadon. Granda nombro da lernantoj eluzis tiun eblecon.

La totala aktiveco estis multe pli vigla ol en 1983.

5.3. Jarkunvenoj. Jarkunvenoj okazis en ĉiuj membrolandoj. Variis inter modestaj kunvenoj kun proksimume 10 partoprenantoj kaj grandaj aranĝoj kun pli ol 100 ĉeestantoj. Plej granda estis la pola jarkunveno kun pli ol 200 partoprenantoj. Pli ol 100 havis ankaŭ la germana, franca kaj dana.

La brita, hispana kaj svisa aranĝiĝis en konekso kun la jarkunvenoj de la landaj UEA-asocioj. En Danlando la landaj asocioj de IFEF, UEA kaj SAT havas komunan aranĝon.

En konekso kun la jarkunvenoj okazas en multaj landoj prelegoj, kulturaj aranĝoj, ekskursoj ktp. La franca landa asocio eĉ aranĝas tutsemajnan ferian renkontiĝon.

5.4. Partopreno en la 36a IFEF-kongreso.

Laŭ la raportoj 675 membroj partoprenis la 36an IFEF-kongreson en Slanĉev Brjag.

6. Kongresa Gazetara Servo Fakprelego

6.0-6.0.0. Gazetara servo

11 landaj asocioj uzis la materialon por verki raportojn, artikolojn kaj prelegojn. Ĉiuj trovis la materialon tre kontentiga, sed la germana kaj svisa asocioj ankaŭ deziras materialon en pli koncentrita formo.

6.1. Rezolucio

En 12 landoj la rezolucio estis sendita al fervojaj instancoj, sindikatoj, landaj FISAIC-sekcioj aŭ/kaj publikita en diversaj gazetoj. Reagoj mankas.

6.2. Fakprelegoj dum la kongreso

10 landaj asocioj utiligis la fakprelegajn tekstojn aŭ resumojn en gazetartikoloj, prelegoj aŭ informoj al fervoj- aŭ FISAIC-instancoj.

7. Junularo

7.0-7.2. Junaj membroj

Laŭ la raportoj la nombro de junaj membroj malpli ol 30 jaraj estas 550. Speciale la pola, hungara kaj franca asocioj havas relative multajn.

10 landaj asocioj speciale klopodas varbi junulojn.

7.3. Novdungado

En Danlando dungiĝis 800, en Hispanio 800 kaj en Norvegio 400 novaj, junaj fervojistoj. En Belgio, FRGermanio kaj Japanio novdungado ne aŭ preskaŭ ne okazis. La svisa fervojo ne donas informojn pri la nombro de novdungitoj, sed konsiderinda dungado okazis kaj tie kaj en Pollando. La aliaj landaj asocioj ne povas doni informojn.

8. Terminara kaj traduka laboro

8.0.

Mi montras al la raporto de Terminara Komisiono kaj al Terminara Kuriero, kies numeroj 44-48 aperis en 1984.

Laŭ la raportoj de la landaj asocioj kunlaborantoj el 11 landoj nun partoprenas la laboron.

En Hungario nia landa asocio partoprenas ellaboron de hungara-esperanta terminaro en la kadro de HEA.

La jugoslava asocio (G.Sredić) tradukis la novan COTIF-konvencion.

En Pollando scienca komisiono preparas eldonon de fervoja terminaro.

9. Diversaĵoj

9.0.

Aŭstrio kun sukceso aranĝis la skisemajnon 1984 en Maria Alm.

Bulgario en brila maniero aranĝis la 36an IFEF-kongreson en Slanĉev Brjag.

FRGermanio tre aktive partoprenas la preparon de la 70a UK en Augsburg. La GEFA-(IFEF-)prezidanto estas membro de LKK. La prezidanto J. Giessner ricevis la Meritkrucon de la Federacia Respubliko Germanio pro sia laboro pri Esperanto.

Hungario raportas pri aro da aktivecoj kiel oftaj kunvenoj kun najbaraj landaj asocioj, kulturaj aranĝoj, tutlanda fervojista renkontiĝo, porpaca laboro ktp.

Jugoslavio. La landa asocio estas kandidato por premio de la jugoslavaj fervojoj, nomita "premio 15a aprilo".

Svedio aranĝis aŭtune la Nordian Kunvenon 1984 kun partoprenantoj el la kvar nordiaj landoj.

Svislando eldonis germanlingvan broŝuron pri la laborkondiĉoj de fervojistoj en 18 landoj, bazitan sur la enketo en IF.

10.0. Fina komentario

10.0-10.1.

Malgranda plimulto de la raportoj esprimas optimismon koncerne la ĝeneralan situacion de Esperanto, dum malpli multaj estas same optimismaj, kiam temas pri IFEF.

En preskaŭ ĉiuj okcidenteŭropaj landoj mankas junaj membroj, kaj ni evidente havas grandajn problemojn veki ilian intereson pri nia lingvo, ideo kaj movado.

En Orienta Eùropo kaj speciale en Hungario kaj Pollando la intereso estas granda kaj la esperantomovado kreskas.

Bergen, 30.4.1985
Per Engen, vicprezidanto

INFORMOJ
pri la 27a Internacia Fervojista Esperanto-Skisemajno en Sils (Svisio)

Gi okazos de la 11a ĝis la 18a de januaro 1986, por havi pli malaltajn prezojn kaj pli agrablajn kondiĉojn en trafikiloj kaj sur liftoj. Ni disponos tie pri kompleta hotelo kun - laù svisa preznivelo - kontentige favoraj prezoj en diversaj ĉambrokategorioj. Parte la ĉambroj estas dulitaj (ekzistas nur tre malmultaj unulitaj), sed ankaù trilitaj aparte prezfavoraj. La maksimumo de partoprenantoj povos esti 60. La hotelo havas propran saùnon kaj situas rekte apud la skivojo en la vilaĝparto Sils-Baseglia (pron. Baselja). Apude fluas la rivereto Inn, la sama, kiu enbuŝiĝas en Passau en la Danubon.

Sils situas en la svisa kantono Graubünden 10 km okcidente de la konata sporturbo St. Moritz en alteco de 1800 m en la belega valo de l'Supra-Engadino. Certe ne estas tro multe promesite, kiam oni diras: Tie ni povos garantii neĝon. La apud flankaj skimontoj en tiu regiono estas 2800 m altaj, sed tre proksime ekzistas kelkaj ĝis pli ol 3000 m. Amaso da liftoj disponeblas. Longdistancaj skiemuloj kaj skimigruloj trovos preparitajn skivojojn pli ol 90 km longajn. Por piedirantoj same ekzistas multaj kilometroj da flegitaj promenadvojoj. Facile atingeblaj per "sportbusoj" ĉiun duan horon estas la belegaj skiregionoj de l'tuta Supra-Engadino, Pontresina kaj Bernina. En Sils troviĝas du publikaj naĝejoj.

Jam la vojaĝo per la etŝpura Retia Fervojo de Chur al St. Moritz estas grandega ĝuo. De tie ĉiun duonan horon trafikas aùtobusoj al Sils, kiuj haltas 2 minutojn for de la hotelo. Ekzistas diversspecaj rabatoj por la regionaj trafikiloj. Dependas de tio, kiun deziras la koncerna persono. Ekzistas abonbiletoj validaj nur por busoj kaj fervojo, aliaj ankaù por liftoj (ĝeneral-abonbileto). Kompreneble luado de skioj, ŝuoj kaj sledoj eblos. Neelĉerpeblaj eblecoj estas por fari ski-migradojn, piedekskursojn, kaj ĉiutage la alpinaj skiantoj povos frekventi alian skimonton. Pro tio ni kontraktis kun la hotelo nur duonan pensionon, por ke neniu estu devigata reveni tagmeze al la hotelo. Tamen plena pensiono eblos.

La prezoj por 7 tagoj po persono kun maten- kaj vespermanĝoj antaùvideble estos en ĉambro kun fluanta akvo (duŝo sur la etaĝo) dulita ĉ. 295 svisaj frankoj (CHF), unulita 365 CHF, trilita 225 CHF; en ĉambro dulita kun duŝo/necesejo aú banejo/necesejo, sen aú kun balkono de 365 ĝis 525 CHF.

Al la liftoj oni bezonas 15 minutojn piede aù per buso ĉiun duonan horon.

Kelkaj partoprenontoj de la skisemajno povos plilongigi la restadon je unu semajno (tre rekomendinda). Por ĝi ili kalkulu prezojn 10% pli altajn. Vegetaranoj povos tion anonci per la aliĝilo.

Aliĝiloj estas riceveblaj ĉe Joachim Giessner, An der Nicolaischule 3, D-3420 Herzberg am Harz. Al tiu adreso bv. laùeble jam tuj direkti vian intencon partopreni kaj ĉiujn ĝeneralajn demandojn. Tamen pro ĉio, kio koncernas la **financan** flankon de la skisemajno, bonvolu turni vi al Gertrud Eggenberger, Wurmbühlstrasse 10, CH-8405 Winterthur.

Pro la limigita litonombro ni traktos la partoprenanoncojn en la laùvico de ilia alveno. Tiuj, kiuj jam provizore mendis lokon en Vejle, aùtomate ricevos aliĝilon en Julio.

Giessner

26A IFES EN MORZINE, FRANCIO, 16-23/3 1985

Posttagmeze de la tago de Sankta Julienne (por ne-katolikoj: 16an de marto) 78 gajaj IFES-anoj kolektiĝis en residejo "Florimontane" en Morzine, Francio, por, dum la 8a semajno en 1985 okazigi la 26an "Internacia Fervojista Esperanto Skisemajno"n.

Morzine situas en la Francaj Alpoj en alteco de 1000 m. Se estas bona, nenebula vetero, oni povas rigardi al la Blanka Montaro.

"Super" la urbo Morzine, en alteco de 1800 m, oni konstruis novan urbon, Avoriaz, antaŭ malmultaj jaroj. Ci tie ne ekzistas aŭtoj. Vojo kondukas al la urbo, sed oni devas uzi la grandajn parkejojn ĉe la urblimo kaj forlasi la aŭton. En la urbo estas nur skiantoj, piedirantoj kaj glitveturiloj. Multaj francoj aĉetis "vintran rezidejon" ĉi tie kaj skiferias en propra loĝejo.

La unuaj horoj estis plenaj de revidoj de multjaraj amikoj, por novaj partoprenantoj renkontiĝoj kun multaj, tre afablaj homoj.

La preskaŭ tradicia, bona etoso regis de la komenco ĝis la fina momento. Al tiu afero certe kontribuis nia dommastro, s-ro Martini, kies personaron bonege prizorgis kaj la ĉambrajn kaj la kuirejajn aferojn. Li mem estis "ujutna" persono, kiu cetere regalis nin per aperitivo kaj (dum unu el la poste priparolotaj festaj vesperoj) punĉo.

Post la enĉambrigo kaj vespermanĝo okazis la "Interkonatiĝa vespero" kun dancado kaj babilado ĝis laceco.

Dum la venontaj du tagoj iom neĝis, sed poste la vento ĉesis blovi, kaj la suno komencis brili, tiel ke la skitereno perfektiĝis, kaj la montaro plibeliĝis. La skiantoj ĝuis la tri famajn skiterenojn de la regiono: Pleney, Nyon kaj Avoriaz, kaj la piedirantoj vizitis la vilaĝetojn apud Morzine: la Grangette, la Boucherie k.a.

Ciutage oni skiis aŭ promenis ofte de mateno ĝis vespero. Se oni ne estis "hejme" por tagmanĝi, oni kunportis lunĉpakaĵon. Ciu pakaĵo enhavis manĝaĵon por almenaŭ du personoj, sed en la freŝa aero oni bezonas energion, kaj ni sukcesis manĝi la tuton.

Antaŭ la vespermanĝo estis aranĝita esperanto-kurso por komencantoj, kaj post la manĝo ni ĉiutage partoprenis en iu festo. La plej supera de tiuj nepre estis la tradicia Karnavalo. Ceestis multaj belaj kaj amuzaj maskoj. Merite gajnis la granda reĝo de Francio, Ludoviko XIV (K. Høsterkjøb), sed estis multaj aliaj admirindaj kostumoj. Ni komprenas, ke la nomo de la juĝant(in)o restas sekreto - certe estis malfacilega tasko. La karnavalo daŭris ĝis la frua mateno.

Ce la kabareta vespero la pariza dancgrupo sub gvido de Christiane prezentis por ni diversajn dancojn, i.a. de Turkio. Ili portis belajn kostumojn dum la dancado, kaj multfoje dum la semajno ili kontribuis al la distrado. Certe la grupo meritas laŭdon por sia aperigo.

Dum alia vespero la kela salono fariĝis amuzeja parko kun pafejo, "fiŝlageto" ktp. Eble aspektas ridinde, ke plenkreskuloj vigle partoprenas kaj serioze pritraktas la ludojn, sed dum la skisemajno ni ĉiuj fariĝas infanoj.

Al la konkursoj: (aparte vidu la rezultojn).

La esperantokonkurson oni aranĝis tiel, ke la partoprenantoj prezentis anekdoton aŭ skeĉon. Multaj el ni preparis ion, aŭ hejme aŭ dum la unuaj tagoj en Morzine, kaj la vespero daŭris ĝis noktmezo. La kontribuaĵoj estis tre diversspecaj, kaj la juĝantaro (Annelies, André kaj Erik) poste havis malfacilan taskon elekti la gajnantojn.

La ski- kaj promenkursoj kompreneble estas gravaj aferoj (la rezultoj ne estas same gravaj), kaj oni sukcese finfaris ilin, kvankam dum

nia lasta tago la temperaturo suprengrimpis ĝis 0°, kaj pluvis.

La adiaŭa vespero kun festmanĝo kaj posta dancado en la restoracio estis tre gaja, sed ankaŭ melankolia, ĉar la bonaj tagoj en amika rondo finiĝis, - sed **tamen** tre gaja, ĉar ni povas diri: "GIS REVIDO EN SILS 1986".

lene niemann

GERMAINE LEMONNIER HONORA MEMBRO DE IFEF

Kiam antaŭ nun 40 jaroj finiĝis la terura milito, la fervojista Esperanto-movado kvazaŭ estis ekstermita. Nur tie kaj tie troviĝis unuopuloj, kiuj baldaŭ post tiu fino kuraĝis denove agi por revivigi la iaman fervojistan movadon. Inter ili estis virino, kiu per siaj organizaj kaj homaj kapabloj decide kontribuis al tiu revivigo. Tiu virino estis s-ino Germaine Lemmonier (Francio), kiu en la tiamaj konferencoj en 1947 inter francoj kaj nederlandanoj ludis gravan rolon. La videbla rezulto estis la refondo de internacia fervojista federacio la 4an de Aŭgusto 1948 en Amsterdam.

Germaine Lemmonier fariĝis en 1949 prezidantino de la franca landa asocio kaj restis sur tiu posteno ĝis 1964. Ŝi fariĝis konata figuro en la tiamaj IFEF-kongresoj, kie ŝi kiel franca delegitino pro siaj konstruaj proponoj kaj objektiva diskutmaniero gajnis multajn simpatiojn. Paralele ŝi nodis fortajn fadenojn al la tiam nove fondita FISAIC, eĉ partoprenis en ties fondo 1952 kaj dum la postaj jaroj zorgis por pligrandigo de tiu nova internacia organizo de la fervojistoj. FISAIC rekonis tion kaj distingis Germaine Lemmonier en la IFEF-kongreso de Avignon 1969 per sia arĝenta medalo.

Resume oni konstatu, ke la energio, saĝeco, klara objektiveco kaj la ĉarma diskutekniko de Germaine Lemmonier vastskale influis la renovigon de IFEF kaj ties evoluon en la 50aj kaj 60aj jaroj. Ofte ŝi kontribuis en la kongreskunsidoj al la pritraktado de la tagordaj punktoj kaj konsiderinde helpis trovi taŭgajn por la federacio decidojn. Cetere ŝi post sia eksprezidantiĝo neniel ĉesis labori por la fervojista movado ĝis nuntempe en sia franca asocio.

Germaine Lemmonier festis sian 80-an naskiĝtagon la 11an de Aprilo. La IFEF-estraro ĉi-okaze skribe gratulis al ŝi nome de la tuta membraro kaj dum la 37a IFEF-kongreso en Vejle la komitato rekonis la grandajn meritojn de s-ino Lemmonier por la Internacia Fervojista Movado kaj nomumis ŝin Honora Membro de IFEF.

DE NIAJ LANDAJ ASOCIOJ

IFEA (Italio)

Se oni legas la membronombro-ciferojn de IFEA en la kasistaj raportoj pri 1983 kaj 1984, oni imagas certan stagnon aŭ eĉ regreson.

Tio estas neĝusta impreso, kaj estas kaŭzita de kotiz-transpagaj problemoj.

La vero estas kresko - kvankam tre modesta - de la membronombro en Italio.

Jen la ĝustigitaj ciferoj:

Por 1983: Italio 135 IFEF-membroj,
- 1984: - 138 - -

kaj por 1985 oni antaŭvidas 140.

La ŝanĝo de danaj kronoj al svisaj frankoj kiel bazo de kotizo skuis la antaŭan sistemon, sed dum la 37a solviĝis la pasintjara miskompreno.

Ni do povas gratuli al IFEA pri la avanco.

IFEF-estraro



38A IFEF-KONGRESO

17a–23a de majo 1986

Skopje, Jugoslavio

Konstanta adreso: 38a IFEF-kongreso, "Feroturist" pf 270, YU-9100 SKOPJE

En Vejle estis je dispono la unua invitilo, kaj laŭ ĝi la kongreskotizo ktp devas esti pagata en usonaj dolaroj al bankkonto en Skopje.

Baza kongreskotizo ĝis 31.1.1986 estas 30 us.dol (USD), familiano IFEF-membro 36 USD. Du duontagaj ekskursoj kostas po 5 USD kaj tuttaga ekskurso al Ohrida lago 15 USD. Tranoktado po lito kaj nokto en hotelo 13-30 USD laŭ la kategorio kaj en kampadejo kaj motelo 9-13 USD.

Jam trian fojon Jugoslavio invitas al IFEF-kongreso en sia lando. Unua fojo estis en Rijeka 1957 kaj la dua en Maribor 1971.

En 1986 la vico do estos al Makedonio, la plej suda respubliko de Jugoslavio, al urbo Skopje.

Jam dum 7000 jaroj ekzistas urbo aŭ loĝloko en la tereno de Skopje, kaj tie okazis katastrofa tertremo en 1963.

Sed vizitu mem Makedonion, vizitu gastaman Skopje!

FERVOJA KORESPONDA SERVO

Senhezite enskribiĝu vin ĉe

Fervoja Koresponda Servo (F.K.S.),

J. Demissy, 18 avenue du Lieutenant Bourguignon, F-55600 Montmedy.

Indiku viajn nomojn, aĝon, adreson, en kiuj landoj vi deziras korespondant(in)ojn, kaj pri kiaj temoj ktp.

Aldonu internacian respondkuponon (aŭ francajn poŝtmarkojn) por ĉiu dezirata korespondadreso.

Ĉiu subskribint(in)o certigu respondi almenaŭ unu fojon!

ENHAVO

Redaktofino por la venonta IF, kiu aperos en septembro, estas: 10.8.1985

Presejo: Gefion Tryk, Tømrervænget 7, DK-4700 Næstved